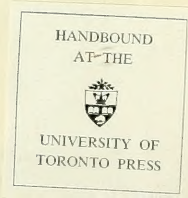

UNIVERSITY OF TORONTO
3 1761 00016389 9



LES
CHEMINS DE FER
DE CHINE

LES

CHEMINS DE FER

DE CHINE

PAR

Edouard de LABOULAYE

Préface de M. Robert de CAIX

Une carte hors texte

PARIS

ÉMILE LAROSE, LIBRAIRE-ÉDITEUR

11, Rue Victor-Cousin, 11

1911

Préface

Depuis près de quinze années, presque aucun mois ne s'est passé sans que les grands journaux d'Europe et d'Amérique aient publié des dépêches relatives à la création du réseau des chemins de fer chinois. Quel est celui de leurs lecteurs, quel est même le spécialiste de politique étrangère qui pourrait cependant se vanter de voir un peu d'ensemble les phases par lesquelles a passé la question des chemins de fer du Céleste Empire? Il en est de cette question comme de toutes les autres à notre époque. Un public de plus en plus étendu prétend suivre au jour le jour tous les événements du monde : flattant ce besoin si peu réfléchi les journaux accablent leurs lecteurs de dépêches, sans lien entre elles, avec de très rares résumés permettant de saisir la suite des faits. Et cette formidable information quotidienne n'aboutit en réalité qu'à une complète dispersion de l'esprit. Malgré ces kilomètres de dépêches il n'est pas certain que le nombre des personnes connaissant véritablement les questions de politique étrangère ait très appréciablement augmenté. Il n'apparaît pas, en tout cas, à la pâture que réclame le grand public, qu'il apporte dans

ces questions une curiosité le moins du monde méthodique. Les principaux quotidiens n'augmentent pas, tant s'en faut, la place qu'ils donnent aux exposés, aux articles d'ensemble : sans doute estiment-ils que ces aliments seraient un peu lourds pour l'estomac de leur clientèle et puis, les télégrammes publiés à la diable, sans souci des proportions et souvent même de la vraisemblance souffriraient d'un tel voisinage : l'information sensationnelle, si commode, si exclusivement « quotidienne » ne produirait plus aucune sensation sur un public capable de « situer » les faits dans leur série et de discerner ce qui peut sortir vraisemblablement ou non de leur évolution.

Cependant certains esprits souffrent d'être réduits à ces pelletées chaotiques d' « informations » et des intérêts en pâtissent. Sans doute les revues, surtout les organes spéciaux s'efforcent de tirer, dans leurs résumés, un peu d'ordre de cette confusion. Mais quel homme ayant d'autre occupation peut consulter leur collection couvrant une période de dix ou quinze années? De là, pour un certain public, l'intérêt des ouvrages qui résument méthodiquement les données de telle ou telle question internationale pendant une certaine période. C'est à cet intérêt que M. Edouard de Laboulaye vient de donner satisfaction en ce qui concerne la création du réseau des chemins de fer chinois.

Les curieux d'histoire diplomatique contemporaine verront dans son livre comment tous les événements de l'Extrême-Orient et même du monde entier ont réagi sur cette création. La guerre sino-japonaise qui brisa, il y a un peu plus de quinze ans, l'orgueil de la vieille Chine, l'assou-

plit aux demandes de concessions présentées par les Occidentaux et les principales voies ferrées du Céleste Empire commencent à se construire. En présence d'une Chine impuissante et comme amorphe, cette question de chemins de fer chinois devient une cause de rivalités violentes entre les puissances. Exaspérées par l'initiative allemande qui, en s'emparant de Kiao-Tchéou, a donné le signal des « prises à bail », ces rivalités mêlent la question des chemins de fer à celle des sphères d'influence. Mais peu à peu la Chine se ressaisit : elle résiste aux quémandeurs plus ou moins menaçants de chemins de fer, surtout lorsque l'exaltation qui succède aux victoires des Japonais sur les Russes a complètement remplacé la dépression inspirée par la guerre sino-japonaise et par les divers empiètements qui l'ont suivie. La Chine, de plus en plus animée par un nationalisme passionné, dont les causes sont plus intelligibles que les manifestations n'en sont intelligentes, refuse toutes les concessions ou elle n'en accorde plus que dans des conditions de moins en moins favorables aux industriels, aux financiers et aux prêteurs occidentaux. En jouant des rivalités qui divisent les puissances elle réussit à conclure des emprunts dont toutes les conditions sont meilleures que ne le mériterait son crédit. Alors les rivaux de naguère se rapprochent et se syndiquent — non sans beaucoup d'actes d'indiscipline et de petites trahisons — et s'engagent à conclure d'accord et en partage tous les emprunts que pourra solliciter le gouvernement de Pékin. Des pactes de cette nature arrivent à lier, de 1905 à 1910 ; Anglais, Français, Allemands et Américains. Ils déterminent le régime sous lequel vont sans doute se faire, au moins pour quelques

années, toutes les grandes affaires financières avec la Chine.

Cette évolution, ces changements de front sont bien exposés par M. Edouard de Laboulaye. Il les prouve par les pièces les moins discutables : les contrats successifs des emprunts de chemins de fer conclus par la Chine depuis 1896. Ces contrats, qui donnent d'abord les droits les plus larges aux étrangers, rognent peu à peu, jusqu'à amener la réaction que nous venons de dire, la liberté d'action, le contrôle, les garanties, les bénéfices industriels et même financiers des prêteurs. Aussi le livre de M. de Laboulaye se recommande-t-il non seulement aux hommes qui veulent comprendre comment les questions d'Extrême-Orient ont évolué depuis quinze années mais encore aux gens d'affaires. Les conditions de chacun des emprunts cotés sur les bourses occidentales, le taux de leur émission, de l'intérêt, les dates d'amortissement, etc., etc., et d'autre part la situation, la longueur, le coût d'établissement et le rendement des divers chemins de fer chinois sont exposés dans une série de petites monographies qui remplissent toute la seconde partie de cet ouvrage. Celui-ci donne en outre un tableau récapitulatif de tous ces emprunts et un tableau des dettes de la Chine envers chacune des nations occidentales, en ce qui concerne ses chemins de fer.

Si on se rappelle comment la question des chemins de fer chinois aggrava la rivalité franco-anglaise, contribua ensuite à éloigner de l'Allemagne l'Angleterre qui ne put pas plus en Chine qu'ailleurs conclure avec le gouvernement de Berlin des pactes de bonne foi, prépara la guerre russo-japonaise en étant le moyen et le prétexte de la main-

mise de la Russie en Mandchourie et la raison déterminante qui amena l'Angleterre, fatiguée et inquiétée par la guerre du Transvaal à signer son alliance avec le Japon, on comprendra tout l'intérêt général que présente un pareil exposé et un pareil recueil. On en comprendra l'intérêt spécial si l'on songe d'autre part à la quantité de titres chinois déjà placés en Europe et particulièrement en France, et à tout ce qu'il en faudra placer encore pour procurer à la vaste Chine un outillage économique moderne : car le *fara da se*, proclamé par les Chinois en matière de chemins de fer cédera sans doute, au moins partiellement, devant l'impossibilité de ne pas recourir au capital étranger.

Les nouveaux moyens de communications ont rendu la terre de plus en plus petite : il n'y a plus aujourd'hui d'aires politiques complètement indépendantes les unes des autres et, comme le disait il y a quelques années lord Dufferin, le télégraphe a fait de notre planète un paquet de nerfs. Le livre de M. Edouard de Laboulaye aide à faire comprendre comment les affaires d'Orient ont fait vibrer depuis quinze ans ce paquet de nerfs et nous donne quelques éléments pour prévoir comment elles ont chance de le faire vibrer encore dans ses parties les plus excitables : les bourses et les organes de plus en plus complexes et étendus qui mènent la diplomatie.

ROBERT DE CAIX.

Introduction

Ce travail est destiné à exposer d'une façon sommaire l'état des chemins de fer, soit actuellement existants, soit en construction, soit même à l'état de projet, dans l'Empire de Chine.

L'ordre adopté a été le suivant :

1° Un historique de la question des chemins de fer.

2° Les lignes au Nord du Yang-tsé suivies de leurs contrats (1).

3° Les lignes au Sud du Yang-tsé suivies de leurs contrats.

4° Projets.

5° Conclusion.

Dans les deuxième et troisième divisions, les lignes de chemins de fer sont indiquées au fur et à mesure qu'elles se présentent sur la carte, du Nord au Sud de l'Empire Chinois.

Les renseignements de l'auteur proviennent des ouvrages

(1) Certains de ces contrats sont en langue anglaise. Leur texte faisant foi, l'auteur de cet ouvrage, par crainte de fautes dans l'interprétation, a préféré les donner tels qu'ils ont été signés.

de MM. Kent, Morse, etc., des publications périodiques anglaises, américaines, allemandes et françaises et surtout de nombreux documents particuliers et inédits. Ils sont dus également à l'obligeance de MM. Stanislas Simon, Administrateur-Directeur de la Banque de l'Indo-Chine, J. O. P. Bland rédacteur au « Times » qui pendant si longtemps et tout dernièrement encore représentait en Chine la British and Chinese Corporation, P. Ristelhueber, Consul Général en retraite, Directeur de la Société Française de construction et d'exploitation de chemins de fer en Chine, Getten, Directeur général de la Compagnie Française des chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan, Casenave, Ministre Plénipotentiaire, Directeur de l'Agence de la Banque de l'Indo-Chine à Pékin, Robert de Caix, Directeur du *Bulletin du comité de l'Asie française*, etc., etc.

Historique

LES TROIS PÉRIODES DE L'HISTOIRE DES CHEMINS DE FER EN CHINE

On peut diviser en trois périodes l'histoire des chemins de fer de Chine.

La première qui s'étendrait de l'année 1863, époque à laquelle il fut, pour la première fois, question de voie ferrée dans l'Empire Céleste, à la guerre sino-japonaise en 1894.

La deuxième depuis 1894 jusqu'à la guerre russo-japonaise en 1905.

La troisième depuis cette date jusqu'à nos jours.

Dans ces trois périodes, nous assistons à la lutte entre la Chine, imbue de son immense orgueil, qui ne veut pas laisser violer son territoire et les étrangers qui, par intimidation ou par séduction tentent d'obtenir d'elle des contrats de concessions.

Cet historique a paru dans le numéro du *Bulletin de l'Asie Française* du mois de février 1911.

La Chine ne se laissera pas fléchir dans la première période ; elle cédera dans la deuxième après son écrasement par le Japon, mais pour redevenir aussi dédaigneuse et inflexible qu'auparavant dans la troisième période.



Première période. — Quand on étudie la carte physique de la Chine, on comprend comment, admirablement desservie par ses voies naturelles, elle a pu résister si longtemps aux avantages que procurent les voies ferrées. Ses fleuves, ses rivières et ses canaux lui permettaient depuis les temps les plus reculés un trafic facile, peu coûteux et s'adaptant parfaitement au genre de vie de ses habitants ; il est permis de douter, dans ces conditions, que les procédés un peu primitifs qu'elle employait eussent pu faire place à des procédés nouveaux si l'intervention des étrangers n'était venue les rajeunir.

Il est évident que ces derniers, établis depuis quelque temps dans les grands ports ouverts chinois (1), ne se contenteraient pas de faire transporter leurs marchandises par la voie lente des bateaux ou par la voie également lente et plus coûteuse des caravanes. Dès l'année 1863, une pétition signée par 27 négociants européens de Shanghaï fut adressée

(1) *Canton, Amoy, Footchow, Ningpo et Shanghaï* furent ouverts à la suite du traité de Nankin, 29 août 1842.

Formose, Newchwang, Swatow, Kiungchow par le traité de Tien-Tsin, 26 juin 1858.

Tien-Tsin par le traité de Pékin, 22 octobre 1860.

Ichang-Wuhu-Wenchow et *Pakhoï* par la Convention de Chefoo, 1876.

au Trône pour demander l'autorisation d'établir une voie ferrée entre Shanghaï et Sootchow, centre important situé à une soixantaine de kilomètres à l'Ouest du grand port chinois. S. E. Li (Li Hung Chang), alors commissaire impérial et gouverneur de la province du Kiangsu, qui devait servir d'intermédiaire entre les pétitionnaires et le Trône, répondit qu'il lui paraissait qu'un chemin de fer ne serait profitable à la Chine qu'autant qu'il serait construit par les Chinois eux-mêmes, mais que si, au contraire, la construction en était remise à des étrangers, cela ne ferait qu'augmenter encore leur influence dans l'Empire chinois, ce que le Gouvernement voulait à toute force éviter et que, dans ces conditions, il lui paraissait impossible de transmettre la demande à Pékin.

Les Européens ne se tinrent pas pour battus et, deux ans après, ils demandèrent au Gouvernement chinois l'autorisation de relier Shanghaï à Woosung « par une route », route sur laquelle ils se réservaient d'établir une voie ferrée. L'utilité de cette ligne était incontestable. Shanghaï, comme on le sait, n'est pas situé sur la mer mais sur un affluent du Yang-Tsé-Kiang appelé le Wangpoo. Par suite de l'ensablement de cette rivière, les grands paquebots ne peuvent remonter jusqu'à Shanghaï et stationnent devant le petit port de Woosung situé au confluent du Wangpoo et du Yang-Tsé. La longueur de la ligne à construire était d'environ 10 milles 1/2 (1), soit 17 kilomètres. La concession, cette fois, fut obtenue et la construction commencée peu de temps après, mais à la suite de nombreux incidents

(1) Le mille anglais équivaut à 1609 mètres.

qui seront relatés plus loin, la ligne ne fut ouverte à l'exploitation que onze ans après, soit en 1876, pour une courte durée d'ailleurs, la voie ayant été remise au Gouvernement chinois fut, en effet, démolie l'année suivante.

Les Européens, persuadés de la quasi-impossibilité d'arriver à mener à bien n'importe quelle entreprise de ce genre dans le Céleste Empire, renoncèrent pendant un long temps à demander des concessions de chemins de fer.

Les Chinois furent les seuls à profiter de la lamentable expérience du Shanghaï-Woosung, et, ayant compris le côté pratique que pouvait présenter l'établissement des voies ferrées, ils autorisèrent, en 1881, le directeur chinois des mines de Kaïping, mines situées près du golfe du Petchili, à construire un petit tramway de 7 kilomètres de long, pour permettre au charbon extrait d'être transporté à un point où il pourrait, par les canaux, être expédié vers un port voisin. Ce petit tronçon servit d'amorce à la grande ligne chinoise qui, dans la suite, reliera Pékin à Mukden. De 1881 à 1891, ce qui était au début le « tramway de Kaïping » s'augmenta chaque année et finit, en 1891, par aller de Tien-Tsin à Shanghaï-Kwan, ville située sur la frontière de Mandchourie, au point où la grande muraille touche à la mer. Les travaux continuèrent jusqu'en 1894.

***

Deuxième période. — C'est vers le milieu de cette année que le Japon déclara la guerre à la Chine.

Les revers sanglants infligés non plus par les « diables

d'Occident » mais par un petit voisin, plutôt jusque-là considéré comme un barbare, en tout cas comme un vassal, laissa la Chine profondément humiliée.

Les Européens comprirent que le moment était venu pour eux de tirer parti de cette situation.

La Russie fut la première à profiter de l'écrasement de sa voisine. D'ailleurs fort adroitement secondée par ses diplomates à Pékin, elle sut se poser, dès l'issue de la guerre, au moment des négociations de paix, en défenseur de l'opprimée et, prêtant son appui au Gouvernement chinois, pour obtenir la révision du traité de Shimonosaki, elle fit, flanquée de la France et de l'Allemagne, beaucoup réduire les exigences du vainqueur. Un tel service demandait une récompense et comme la Compagnie russe du Transsibérien sollicitait le droit de faire traverser à sa ligne le nord de la Mandchourie, l'autorisation fut facilement obtenue.

La perte de « face » causée par la victoire du Japon amena bientôt des troubles profonds dans la politique intérieure de l'Empire.

Un groupe de patriotes chinois, ayant à sa tête le fameux Kan Yu Weï comprit qu'il était temps de tenter un effort auprès de la Cour de Pékin pour sortir la Chine de l'état d'infériorité signalé par l'issue de la guerre. Kan Yu Weï gagna peu à peu la confiance de l'empereur Kwanshu, jeune homme intelligent mais sans énergie, qui, séduit par les idées réformatrices, eut le tort de ne pas comprendre que le pays n'était pas prêt à les adopter. Le parti réformateur ne rencontra partout qu'une opposition systématique aux règlements nouveaux qu'il tentait d'introduire. L'impératrice mère profita de cette occasion pour

prendre les rênes du gouvernement. Femme d'une haute intelligence et profondément ambitieuse, elle n'eut pas de peine à faire considérer l'empereur et ses partisans comme des révolutionnaires constituant un danger pour la nation. Un coup d'Etat eut lieu en 1898 : l'empereur fut enfermé dans le Palais d'hiver ; quant à Kan Yu Weï, il eut la chance de s'enfuir au Japon où il vit encore.

Profitant de la situation humiliée de la Chine à l'extérieur et du désarroi intérieur de l'Empire, les nations européennes avaient entamé des négociations avec le Gouvernement chinois pour obtenir des concessions de chemins de fer.

Dès l'année 1897, un contrat préliminaire fut signé avec un syndicat franco-belge pour la construction de la ligne Pékin-Hankéou. La concession définitive ne fut obtenue que l'année suivante, le 18 juin 1898. Cela donna lieu à un incident entre la Chine et l'Angleterre qu'il est curieux de relater pour montrer quelles étaient à cette époque les rapports des nations européennes avec le Céleste Empire.

Voici les faits tels qu'ils ressortent du « Livre Bleu » publié à cette occasion.

Le ministre d'Angleterre à Pékin, Sir Claude Macdonald, avait reçu l'ordre du premier ministre anglais, Lord Salisbury, de faire promettre au Tsung-Li-Yamen (1) que le contrat du Pékin-Hankéou lui serait soumis avant d'être signé par les intéressés. On juge de la colère du « Premier » Anglais quand il apprit que la Chine s'était permis de signer le contrat sans en avoir même avisé le représentant britan-

(1) Ministère des Affaires étrangères, qui porte maintenant le nom de Waï-ou-Pou.

nique. Lord Salisbury fit aussitôt télégraphier à son ministre à Pékin pour qu'il exigeàt du Tsung Li Yamen non seulement des excuses mais encore des compensations sous forme de concessions de chemins de fer. La dépêche adressée à ce sujet à Sir Claude Macdonald se terminait ainsi : « Vous êtes autorisé à les informer (le Tsung Li Yamen) « si vous avez quelque raison de croire qu'ils veulent gagner « du temps que nous considérons leur manque de bonne « foi au sujet de l'affaire du Pékin-Hankéou comme un « acte d'hostilité voulue contre notre pays à moins qu'ils « ne cèdent de suite à notre réclamation. *Après entente* « *avec l'amiral, vous pourez leur fixer le nombre de jours* « *et d'heures que vous jugerez convenable pour attendre* « *leur réponse. Ce délai ne doit pas être trop long* ».

Les excuses demandées dans les derniers jours du mois d'août 1898 furent présentées le 4 septembre de la même année en même temps que le Gouvernement chinois autorisait les Anglais à construire les lignes de Shanghaï-Nankin, Pukow-Hsinyang, Shanghaï-Hangchow-Ningpo, Canton-Kaoloon et la ligne du Péking-Syndicate. Le 8 septembre, Li Hung Chang qui avait mené les négociations avec le groupe franco-belge fut envoyé en disgrâce. L'Angleterre était vengée.

Il paraît peu probable qu'à l'heure actuelle la Chine réponde de pareille manière à un semblable ultimatum.

Les 9 et 11 février 1898, le ministre d'Angleterre à Pékin avait déjà échangé avec le Tsung Li Yamen deux dépêches dont on trouvera le texte plus loin (1), où il demandait aux

(1) Voir le texte de ces accords, page 28.

Chinois de donner au Gouvernement de Sa Majesté Britannique l'assurance qu'ils n'accorderaient de concession de territoire dans la région du Yang-Tsé, à aucune autre nation qu'à l'Angleterre.

Les Allemands, d'autre part, dans cette même année 1898 obtenaient la cession de la baie de Kiaotchéou et la construction du chemin de fer du Shantung, cependant que la Russie prétextant que la baie précitée lui avait été réservée obtenait en compensation cette même presqu'île du Liaotung que, trois ans auparavant, elle avait aidé la Chine à refuser au Japon. La Russie obtenait également le droit de construire le chemin de fer de Kharbine à Port-Arthur.

Enfin, nous-mêmes, déjà occupés au Nord par le Pékin-Hankéou, obtenions d'une part la concession de la baie de Kwang-Tcheou-Wan et, d'autre part, le droit de construire la ligne du Yunnan.

C'est également à cette époque que les cabinets de Londres et de Saint-Pétersbourg s'entendaient pour se réserver en Chine des « zones d'influence » (28 avril 1899) (1). La Russie voulait rester maîtresse en Mandchourie, les Anglais prétendaient exercer leurs droits dans la vallée du Yang-Tsé : les deux gouvernements s'engageaient réciproquement à ne pas se disputer les concessions de voies ferrées qu'ils pourraient obtenir pour leurs nationaux l'un au Nord de la grande muraille et l'autre dans la vallée du Yang-Tsé.

Les événements de 1900 et la période troublée qui les

(1) Voir le texte de ces accords, page 26.

précédèrent, arrêtèrent pendant un temps les demandes de concessions.

Cependant, dès l'année 1902, nous obtenions le droit de construire et d'exploiter la ligne du Shansi, et, en 1903, les Chinois faisaient construire par un syndicat japonais la petite ligne Swatow-Chaochowfu.

***

Troisième période. — En 1905, commence la troisième période. Le Japon a vaincu la Russie, une excellente organisation « jaune » a battu une moins bonne organisation « blanche ». Les chinois, eux, n'y ont vu qu'une lutte de races et du résultat de cette lutte, ils tirent gloire. Les Japonais, leurs vainqueurs et oppresseurs de la veille sont des héros et la Chine s'associe au triomphe de leur nouvelle victoire comme si eux-mêmes avaient coopéré, en quoi que ce soit, à leurs succès. Ils redressent la tête et opposent des fins de non-recevoir aux demandes de concession des étrangers. Le Japon en profite pour augmenter peu à peu son influence dans la politique chinoise. Il ne devait d'ailleurs pas tarder à s'aliéner l'opinion publique en Chine.

Quant à la politique intérieure, elle s'est sensiblement modifiée depuis la période précédente.

On sent percer chez les dirigeants un désir de moderniser les institutions de l'empire. Ils parlent même de la réunion d'une assemblée parlementaire. Ils cherchent à européaniser la Chine, en excluant toutefois d'une façon de plus en plus stricte tout concours européen. Ils veulent égale-

ment resserrer les rapports qui existent entre les provinces et la Couronne. Des projets de budget et de réforme monétaire sont à l'étude.

Mais les vice-rois et les gouverneurs de province, et avec eux toute l'armée des fonctionnaires chinois se rendent bien compte que la plupart de ces modifications ne seront réalisables qu'autant que la Chine sera dotée d'un réseau de voies ferrées qui rendra les communications rapides. Aussi, comme ils voient un avantage personnel considérable à demeurer dans leur quiétude provinciale, ils s'ingénient, tout en paraissant épouser les idées du Gouvernement, à tenter de les faire avorter. C'est pourquoi, flattant en cela l'amour-propre national de leurs administrés, ils leur montrent le danger qu'auraient pour l'empire de nouvelles concessions accordées aux étrangers et ils leur laissent adresser au Trône des pétitions de protestation dans ce sens. Connaissant bien les difficultés presque insurmontables que rencontre en cette matière l'initiative chinoise, ils ne craignent pas qu'une entreprise nationale vienne rapidement à bout des projets en question.

C'est dans ce cercle vicieux que se débat la politique chinoise. Les dirigeants se rendent compte de la nécessité des réformes mais craignent l'opposition des provinces. Les vice-rois et gouverneurs qui trouvent tout avantage à cet état de choses ne font rien pour les faire aboutir et les provinces, agents inconscients de leurs chefs, forment l'obstacle devant lequel recule le Gouvernement. La Chine se trouve encore loin à l'heure actuelle d'être sortie de ces difficultés.

Quant à l'Europe, elle n'exige plus comme dans la période

précédente, elle soumet ses propositions. La Chine se contente de les examiner et profitant de l'empressement non dissimulé des étrangers à les lui apporter elle s'amuse à les faire patienter en les mettant en compétition. Et c'est à ce jeu que nous avons assisté pendant ces dernières années.

Il était évident qu'en présence d'une telle politique, les nations européennes, d'une part, exaspérées de l'inutilité de leurs efforts et, d'autre part, se rendant compte qu'elles étaient arrivées à la limite des concessions possibles dans les projets de contrats soumis au Gouvernement chinois finiraient par s'entendre en vue d'une action commune. Un premier acte d'association eut lieu en 1905 entre Anglais et Français lors de la formation de la « Chinese Central Railways C° Limited », Société établie en vue de construire un chemin de fer entre Hankéou et le Setchouen. Il est fâcheux que l'entente qui devait s'étendre dans la suite à d'autres nations et pour d'autres lignes n'ait pas pu s'établir à cette époque, elle eût évité la guerre que se firent jusqu'en 1909 et même en 1910, la France, l'Angleterre, l'Allemagne, les Etats-Unis et la Belgique et même à certaines heures, la Russie, le Japon et l'Autriche-Hongrie. Le 6 juillet 1909 une entente eut lieu à Londres entre l'Angleterre, l'Allemagne et la France établissant leur accord pour toutes les questions de chemins de fer en Chine. Ces accords furent étendus aux Américains le 10 novembre 1910. Il paraît probable que les compétiteurs les plus sérieux se feront peu à peu une place dans cette association et il est à penser que la Chine devant l'union de tous ces efforts ne restera plus sourde à leurs demandes, devant une union qui d'ailleurs aura été le fruit de sa trop facile politique.

Pendant cette troisième période la Chine n'accorde, pour ainsi dire, plus de concessions, mais elle autorise des emprunts et donne sa garantie pour des lignes concédées pendant la période précédente.

LES TYPES DE CONTRAT

1895-1905. — Les contrats de quelques-unes des concessions examinés par ordre chronologique montreront l'évolution de l'esprit des Chinois suivant la fortune de leur politique et leur désir bien marqué de s'affranchir de plus en plus de la tutelle du prêteur.

Prenons tout d'abord le contrat passé le 6 mars 1898 pour la ligne du Shantung. C'est une permission pure et simple donnée aux Allemands de construire en toute liberté un chemin de fer dans la province du Shantung et d'exploiter les mines à 30 li (1) de chaque côté de la voie. La Chine se bornait à stipuler que ce chemin de fer ne servirait de prétexte à aucune prise de territoire par les Allemands. Elle ne pouvait être plus conciliante.

Il était stipulé, en outre, qu'au cas où il entrerait ultérieurement dans les désirs du Céleste Empire de développer la province du Shantung et où il serait décidé de recourir au capital étranger, ce serait au capital allemand qu'en premier lieu les Chinois devraient s'adresser.

Il est bon toutefois d'ajouter que ce contrat fut considéré en quelque sorte comme une réparation du meurtre de

(1) Le li équivaut à 550 mètres environ.

deux missionnaires allemands assassinés dans cette province.

Des droits tout aussi étendus furent donnés à la France en ce qui concerne le chemin de fer du Yunnan.

Tout autre était le contrat du Hankéou-Pékin signé à Shanghaï le 26 juin de la même année (1898). Le Gouvernement chinois chargeait une Compagnie européenne, en l'espèce la « Société d'études de chemins de fer en Chine », de construire pour son compte une ligne de chemin de fer en utilisant pour cela les fonds prêtés par la France et la Belgique. Les directeurs, les ingénieurs sont européens et les fonds, dépensés comme bon le semble, au gré de la Société. Toutefois le directeur général de la Compagnie chinoise (créée en annexe à la Société européenne) se réserve le droit d'approuver les plans de construction et les marchés de fournitures. La ligne elle-même servait de gage de premier rang aux prèteurs ainsi que tout le matériel roulant et fixe. Pendant toute la durée de l'exploitation, la Compagnie chinoise accorde à la Société franco-belge une participation de 20 0/0 sur les bénéfices nets de la ligne. L'emprunt avait été pris par les prêteurs à 90 0/0.

En 1903, fut signé le contrat du Shanghaï-Nankin. Nous constatons déjà un changement notable. La Compagnie de construction européenne n'agit plus à sa guise comme d'après le contrat précédent. Il est créé un « Board of commissionners » composé de cinq membres dont deux Chinois et trois Anglais. Parmi les Anglais se trouve l'ingénieur en chef. Au cas où il y aurait désaccord entre les membres de ce comité, ils devraient s'en référer au directeur général chinois d'une part et au représentant de la British et Chinese

Corporation d'autre part qui statueront. L'emprunt avait également été pris à 90 0/0. Enfin la ligne elle-même, ses revenus, son matériel roulant et fixe constituaient une hypothèque de premier rang pour les prêteurs.

*
* *

Depuis 1905. — Aussitôt après la guerre de 1905, les Japonais qui avaient construit provisoirement une petite ligne d'Antung, point situé sur les bords du Yalou à la ville de Moukden pour leurs transports militaires, demandèrent le droit d'établir cette ligne d'une façon plus stable. Malgré les difficultés que leur suscita ultérieurement la Chine, ils obtinrent ce droit ainsi que l'autorisation de construire un embranchement au Kharbine-Port-Arthur à la station de Kwanchanseu et se dirigeant sur Kirin.

Dans cette même année 1905 fut signé le contrat d'achat par la Chine de la ligne du Peking Syndicate. Les Chinois attaquaient également les travaux du Pékin-Kalgan construit avec les bénéfices de la ligne Pékin-Moukden. Enfin l'association franco-belge commençait la ligne Kaïfongfu-Honanfu.

En mars 1907, le contrat du Kaoloon-Canton était signé, celui du Tien-Tsin-Pukow le 13 janvier 1908 celui du Shanghaï-Hangchow-Ningpo le 6 mars de la même année et enfin celui du Hankeou-Canton, Hankeou-Setchouen le 20 mai 1911.

Les types des contrats se sont beaucoup modifiés depuis la période précédente.

Par le contrat du Kaoloon-Canton, signé le 7 mars 1907 —

dont le prix d'emprunt était d'ailleurs monté à 94 0/0 — les Chinois se réservent un contrôle plus efficace encore sur les comptes tenus par la Société de construction. Un « head office » est établi à Canton. Cet office est placé sous la direction d'un « Managing Director » nommé par le vice-roi et il lui est adjoint un ingénieur en chef anglais et un comptable anglais.

Le rôle de ces deux derniers personnages est devenu très important et c'est autour de l'attribution de leurs fonctions que rouleront toutes les polémiques en matière de concessions de chemins de fer en Chine jusqu'à ce jour.

La place que s'étaient faite peu à peu les Chinois dans les sociétés de construction étant devenue assez importante pour constituer un danger pour les prêteurs, il devenait nécessaire de limiter leur pouvoir de dépenser les fonds européens mis ainsi à leur disposition, en faisant autoriser par un agent des prêteurs le versement de toute somme requise pour le besoin des travaux.

On verra plus loin comment les prêteurs furent malheureusement obligés, par suite des circonstances, à réduire leurs prétentions.

Le texte du contrat du Kaoloon-Canton dit ceci : « Toutes les sommes reçues ou payées devront être accompagnées d'un certificat du chef comptable et autorisées par le « Managing Director ». De sorte que, au cas où l'un de ces deux personnages refuserait de donner son approbation, aucun versement ne devra être fait par les banques européennes dépositaires des fonds provenant de l'emprunt.

Les Chinois trouvèrent que cette clause était encore trop

dure au moment où il fut question d'élaborer le contrat du Tien-Tsin-Pukow.

Le texte du contrat lui-même signé le 13 janvier 1908 dit ceci :

« *Requisitions on the Loan funds will be drawn in* « *amounts to suit the progress of construction of the railway* « *by orders on the Hongkong et Shanghaï Banking Cor-* « *poration and the Deutsch-Asiastiche Bank respectively* « *signed by the* « *Managing Director* » *of the Railway or* « *in his absence by his duly authorised Representative and* « *accompanied by his certificates stating the nature and* « *cost of the work to be paid for.* »

Ici, il n'était plus question de certificat donné par un comptable européen. D'autre part, le droit qu'avait la banque de refuser le paiement de toute somme qui ne lui paraissait pas motivé n'était pas explicitement exprimé. Aussi les Allemands s'empressèrent-ils d'annexer pour la partie du chemin de fer les concernant une clause au contrat original où il était stipulé qu'un Européen appelé « Auditor », auquel serait remis l'un des certificats sus-indiqués, aurait le droit d'empêcher le paiement de toute somme au sujet de laquelle les explications suffisantes ne lui auraient pas été données.

Le contrat du Shanghaï-Hangchéou-Ningpo fut signé le 6 mars 1908, sur le même type.

D'après les rapports qui nous sont parvenus, il ne semble pas que les nations contractantes aient eu à se féliciter de ce dernier type de contrat. Les Anglais, par exemple, sont tenus à l'écart dans la construction du Shanghaï-Hangchéou-Ningpo où les travaux faits sans ordre et d'une façon incom-

plète par suite de l'incapacité et de l'inertie des Chinois qui s'en occupent seront cause de dépenses énormes et amèneront un résultat déplorable.

Aussi les prêteurs reconnurent-ils bien vite que c'était là un précédent fâcheux sur lequel il était urgent de revenir et que le maximum des concessions accordées à la Chine avait été largement dépassé. C'est pourquoi dans les nombreux projets de contrats élaborés depuis lors, le contrôle des fonds avait-il été soigneusement étudié et si des concessions étaient accordées à la Chine en ce qui concerne le prix de l'emprunt, prix expliqué par le crédit inouï dont jouissent les fonds d'Etat chinois sur les marchés européens, il n'en devait plus être de même pour les questions de garanties.

Les Chinois comprirent sans doute à ce moment qu'ils étaient joués. Désireux de construire leurs lignes, et d'autre part de mettre fin à l'opposition provinciale, en regagnant la face que notre coalition leur avait fait perdre ils imaginèrent de nous proposer de déposer une partie des fonds provenant des emprunts dans des banques chinoises qui pour nous donner « toute garantie » auraient leurs liens étroitement rattachés au gouvernement de Pékin.

D'autre part par décret impérial paru le 9 mai 1911 les lignes principales de Chine furent mises sous le contrôle direct de l'empire au lieu d'être laissées sous le contrôle provincial.

Ces deux nouvelles « garanties » que nous étions loin de demander furent pour ainsi dire imposées aux groupes lors de l'emprunt nécessité pour la construction du Hankéou-Canton et du Hankéou-Tchentou dont le contrat fut signé à Pékin le 20 mai 1911.

Mais en échange nous abandonnions le contrôle effectif de l'emploi des fonds.

Les fonctions de l' « Auditor » dont il a été parlé plus haut ont été réduits de telle sorte que son droit d'empêcher le retrait des fonds des banques pour les besoins des travaux n'existe plus.

D'autre part la nomination de l'ingénieur en chef est réservé aux chinois seuls. Il est évident. toutefois que la force des quatre puissances cosignataires arrivera à contraindre le gouvernement chinois à remplir régulièrement et au mieux des intérêts mutuels les engagements qu'il a pris, donnant en cela toute garantie aux prêteurs.

Text of identic note exchanged the 28th day of April 1899 between count Mouravieff, Russian minister for foreign Affairs, and sir Charles Scott, British ambassador at St. Petersburg.

Great Britain and Russia, animated by a sincere desire to avoid in China all causes of conflict on questions where their interests meet, and taking into consideration the economic and geographical gravitation of certain parts of that Empire, have agreed as follows :

1. — Russia engages note to seek for her own account or for Russian subjects any railway concessions in the basin of the Yangtsze, nor to obstruct, directly or indirectly, in that region any applications for railway Concessions supported by the British Government.

2. — Great Britain, on her part, engages not to seek for her own account or for British subjects any railway concessions north of the Great Wall of China, or to obstruct, directly or indirectly, in that region any applications for railway concessions supported by the Russian Government.

The two Contracting Parties, having nowise in view to infringe in any way the sovereign rights of China or existing Treaties, will not fail to communicate to the Chinese Government the present Arrange-

ment, which, by averting all cause of complications between them, is of a nature to consolidate peace in the Far East, and serve the primordial interests of China herself.

Text of supplementary notes exchanged at the same time respecting the Newchwang railway (1).

To complete the notes exchanged this day respecting the partition of spheres for concessions and working of railways in China, it has been agreed to record in the present Additional Note the Arrangement arrived at in regard to the line Shan-hai-kuan-Newchwang, for the construction of which a loan has been already contracted by the Chinese Government with the Shanghai-Hong-Kong Bank, acting on behalf of the British and Chinese Corporation.

The general Arrangement established by the notes referred to above is not to infringe in any way the rights acquired under the said Loan Contract, and the Chinese Government may appoint both an English engineer and European accountant to supervise the construction of the line in question, and the expenditure of the money appropriated to it.

But it remains understood that this fact cannot be taken as constituting a right of property or foreign control, and that the line in question is to remain a Chinese line under control of the Chinese Government, and cannot be mortgaged or alienated to a non-Chinese Company.

As regards the branch line from Siaoheichan to Sinminting, in addition to the aforesaid restrictions, it has been agreed that it is to be constructed by China herself, who may permit European (not necessarily British) engineers to periodically inspect it, and verify and certify that the work is being properly done.

The present Agreement is, naturally, not to interfere in any way the right of the Russian Government, if it think fit, to support applications of Russian subjects or establishments for concessions for railways which, starting from the main Manchurian line in a south-western direction, would traverse the region in which the Chinese line, terminating at Sinminting an Newchwang, is to be constructed.

(1) Se rapporte à la ligne Pékin Mukden page 74.

Copies of Despatch from Her Majesty's Minister at Pekin. forwarding copies of the Notes exchanged with the Chinese Government. respecting the non-alienation of the Yangtsze Region.

Inclosure I

Sir C. Macdonald to the Tsung-li Yamen

Peking, February 9, 1898.

MM. les Ministres,

Your Highnesses and your Excellencies have more than once intimated to me that the Chinese Government were aware of the great importance that has always been attached by Great Britain to the retention in Chinese possession of the Yang-tsze region, now entirely hers, as providing security for the free course and development of trade.

I shall be glad to be in a position to communicate to Her Majesty's Government a definite assurance that China will never alienate any territory in the provinces adjoining the Yang-tsze to any other power, whether under lease, mortgage, or any other designation. Such an assurance is in full harmony with the observations made to me by your Highnesses and your Excellencies.

I avail, etc..

(signed) Claude M. Macdonald.

II

The Tsung-li Yamen to Sir C. Macdonald

(Translation)

Kwang-Hsu, 24th year 1st moon 21st day

(Feb. 11, 1898).

The Yamen have the honour to acknowledge the receipt of the British Minister's despatch of the 9th February, stating that the Yamen had more than once intimated to him that the Chinese Government were aware of the great importance that has always been attached by Great

Britain to the retention in Chinese possession of the Yang-tsze region, now entirely hers, as providing security for the free course and development of trade. The British Minister would be glad to be in a position to communicate to Her Majesty's Government a definite assurance that China would never alienate (any territory) in the provinces adjoining the Yang-tsze to any other power, whether under lease, mortgage, or any other designation.

The Yamen have to observe that the Yang-tsze region is of the greatest importance as concerning the whole position (or interests) of China, and it is out of the question that territory (in it) should be mortgaged, leased, or ceded to another power. Since Her Britannic Majesty's Government has expressed its interests (or anxiety), it is the duty of the Yamen to adress this note to the British Minister for communication to his Government.

They avail themselves, etc...

Chemins de fer au Nord du Yang-Tsé

Transmandchourien
Kharbine-Port-Arthur

Chinese Eastern Railways Co
South Mandchourian Railways Co

Dans les préliminaires de paix qui mirent fin à la guerre sino-japonaise, le 17 avril 1895, le Japon avait stipulé qu'il entendait se réserver la presqu'île du Liaotung dont il demandait la cession à la Chine. La Russie, forte de l'appui de la France et de l'Allemagne, intervint et força les vainqueurs à réduire leurs prétentions ; aussi dans le traité définitif qui termina la guerre ne fût-il pas fait mention du Liaotung.

Le service ainsi rendu au Céleste Empire procura à la Russie une influence considérable à la Cour de Pékin, et plus spécialement auprès du vieux vice-roi Li Hung Chang.

Ce dernier fit en 1895 un voyage en Europe. Il s'arrêta longtemps à Saint-Pétersbourg et eut là de longs entretiens avec le prince Lobanow, alors ministre des Affaires étrangères. Il signa probablement avec lui un traité secret dont les bases avaient été posées à Pékin avant le départ

de Li Hung Chang, par le ministre de Russie à Pékin, le comte Cassini.

Il était sans doute stipulé que la Russie s'engagerait à garantir la Chine contre une attaque étrangère et qu'en retour, celle-ci permettrait à sa nouvelle alliée d'étendre librement son influence en Mandchourie et d'y construire des chemins de fer.

Li Hung Chang revint à Pékin, et peu de temps après fut signé un contrat entre le Gouvernement chinois, d'une part, et la Banque russo-chinoise de l'autre (29 août 1896) (1).

Par ce contrat, la Chine reconnaissait à la Russie le droit de faire passer par la Mandchourie le chemin de fer russe dit « transsibérien » qui devait aboutir à Vladivostock (2).

La Banque russo-chinoise constituait une Société au capital de 5 millions de roubles qui serait chargée de la construction de cette ligne. La Compagnie prit ultérieurement le nom de « Chinese Eastern Railways C° ».

Les travaux commencèrent au printemps de l'année 1897. Un emplacement fut choisi sur la rive droite du Soungari pour y installer la direction et l'Administration de la Compagnie. C'est ainsi que fut créé Kharbine qui devint une sorte de quartier général. Les travaux étaient déjà bien avancés quand les circonstances suivantes amenèrent les Russes à demander la concession d'une ligne devant relier Kharbine à Port-Arthur.

(1) Voir le texte de cet accord page 38.

(2) Si la Chine avait opposé un refus à la Russie au sujet de ce tracé, le chemin de fer aurait été obligé de contourner la frontière en suivant, pendant une partie de son parcours, la vallée de l'Amour.

Depuis longtemps déjà la Russie convoitait dans ces parages un port qui ne fut pas bloqué par les glaces pendant l'hiver. Elle avait jeté ses vues sur la baie de Kiaotchéou. Il est très probable que dans le traité conclu entre Li Hung Chang et le comte Lobanow, dont il a été parlé plus haut, cette question avait été envisagée. Kiaotchéou, selon toutes vraisemblances, leur serait réservé tandis que le *statu quo* était maintenu pour la presqu'île du Liaotung.

Or, au début de l'année 1898, deux missionnaires allemands furent massacrés au Shantung. L'Allemagne profita de cette occasion pour prendre pied en Extrême-Orient et s'empara de la baie de Kiaotchéou en signant avec la Chine un bail de 95 ans.

La Russie ne protesta pas contre l'occupation par les Allemands de cette région qu'elle avait convoitée mais, se retournant vers la Chine, elle demanda et obtint le 27 mars 1898 la cession de la presqu'île du Liaotung pour une durée de 25 années.

Dans l'article 8 du contrat qui fut signé à cette occasion, il était stipulé que la Russie obtenait le droit de construire un chemin de fer destiné à relier le transmandchourien « à un port situé dans la presqu'île du Liaotung ».

Au mois de Mai suivant fut annexée une nouvelle clause déterminant les places de Dalny et Port-Arthur comme points terminus de la ligne.

Aussitôt après la signature de ce contrat, le travail commença. Il y avait trois sections : Port-Arthur à Kaichiao, Kaichiao à Tiehling et Tiehling à Kharbine.

On construisit également un embranchement reliant la ligne à Newchwang.

Le matériel roulant, les rails et tout le matériel d'infrastructure furent importés de Philadelphie.

La voie avait l'écartement russe (5 pieds anglais soit 1 mètre 525) (1).

Les travaux activement poussés en Mandchourie, mais un moment arrêtés par les troubles de 1900, purent néanmoins être terminés au début de novembre 1901.

La longueur de la ligne était, pour la partie du transsibérien traversant la Mandchourie, de 950 milles soit 1.528 kil. 550, et pour la section Kharbine-Port-Arthur (et petits embranchements) de 646 milles, soit 1.039 kil. 414. Au total, 1.596 milles représentant 2.567 kil. 964.

La ligne fonctionna normalement jusqu'en 1904. Le 4 février 1904, la guerre éclata entre la Russie et le Japon. Elle se termina par le traité de Portsmouth le 29 août 1905. Par ce traité, il était stipulé que les Japonais étaient rendus possesseurs de la ligne russe depuis Port-Arthur jusqu'à Kwanchanseu, point situé à mi-chemin entre Kharbine et Moukden mais qu'ils devaient recevoir toutefois préalablement l'assentiment du Gouvernement chinois.

Cette dernière clause donna lieu à de longues négociations qui se terminèrent à Pékin en 1905. Le Japon était représenté dans cette circonstance par le Baron Komura. Par cette entente, il était stipulé que les Japonais auraient le droit de construire deux nouveaux chemins de fer, l'un reliant Antung à Moukden (ce chemin de fer avait été construit à voie étroite pendant la guerre) et l'autre Kwanchanseu à Kirin.

(1) L'écartement normal est de 4 pieds anglais 8 inches 1/2 soit 1 mètre 4325.

Sur les 2.567 kil. qu'elle possédait, la Russie en conservait 1.740 soit d'une part le transmandchourien long de 1.528 kil. 550 et d'autre part la fraction de la ligne Kharbine-Port-Arthur comprise entre Kharbine et Kwanchanseu soit 212 kil. Quant au Japon il devenait possesseur de 827 kil.

Le Japon constitua alors en 1906 pour l'administration de son réseau une Société au capital de 200 millions de yens soit environ 20 millions de livres ou 500 millions de francs qui prit le nom de « South Mandchourian Railway C° » (1).

Le capital était fourni par le produit d'un premier emprunt de 4 millions de livres émis à Londres en Juillet 1906 portant intérêt à 5 0/0. Cet emprunt ne peut être remboursé avant 1916. La dernière annuité est payable en 1941.

La ligne du sud qui avait, jusqu'à Kwanchanseu été réduite à la largeur japonaise (3 pieds 1/2 anglais soit 1 mètre 0675) pour permettre au matériel roulant japonais de circuler, fut rétablie ainsi que tout le réseau du sud à la largeur normale.

Le réseau de la South Mandchourian Railway C° avait donc une longueur de 827 kil. en ne comptant que les lignes prises aux Russes et de 1.131 kil. 400 si l'on comprend la ligne AntungMoukden au sujet de laquelle nous reviendrons plus loin.

Elle se décompose ainsi :

Dalny à Kwanchanseu . . .	705 kil.
Chanshuitzu à Port-Arthur. .	51 kil. 500
Ta-Chi-Chia à Yingkow. . .	21 kil.

(1) Voir les statuts de cette société page 49.

Sachiakung à Chien-Chin-Ai .	49 kil. 800
Antung à Moukden	304 kil. 100
	1.131 kil. 400

D'autre part, la ligne russe Kwanchanseu-Kharbine aurait, à ce moment, été rachetée ainsi que d'autres lignes secondaires par la Compagnie japonaise à la Compagnie russe pour le prix de 100 millions de yens (soit 260 millions de francs).

Agreement between the Chinese government and the Russo-Chinese bank for the construction and management of the Chinese Eastern railway.

Imperial sanction received by the Chinese Envoy to Russia, Hsu, dated 29th August, 1896. *Agreement signed 8th September*, 1896.

1.—China and Russia establish a Company, to be called the Chinese Eastern Railway Co., to construct and manage this railway. The seal to be used by the Company will be issued by the Chinese Government. The regulations of the Company will be in conformity with those of Russian Railway Companies. Shares may only be bought by Chinese and Russians. The Director of the Company will be appointed by China. His remuneration will be provided for by the Company. He may live in Peking. His duty will be to supervise the task delegated to the Company by China, and to ascertain whether its obligations are faithfully performed. All business between the Company and the Chinese Government or any Chinese officials, either in Peking or the provinces, will also be managed by the Director. The Director will also investigate from time to time the accounts of the Company with the Chinese Government. An agent must be stationed in Peking for convenience of consultation.

2.—For the purpose of surveying the course of the railway, the Chinese Director will depute an officer to act in conjunction with the Company's Engineer and the local officials along the line of route, who will arrange matters satisfactorily. Measures must be

taken to pass round all houses, graves, villages, and towns on the course of the railway.

3.—Within twelve months of the issue of an Imperial Edict sanctioning this Agreement the Company must have commenced work on the railway; and within six years from the date of the completion of the survey for the line and the handing over to the Company of the necessary land the whole line must be completed. The gauge of the line must be that of the Russian Railway, *i. e.*, 5 Russian feet, equivalent to 42 1/3 Chinese inches.

4.—The Chinese Government will order all local officials concerned to do their utmost to assist the Company in regard to all material required for the construction of the railway, in engaging laborers and boats, carts, men, and horses for transport purposes, and in the purchase of grain and fodder. All these must be paid for by the Company at market rates. The Chinese Government will also afford facilities for transport.

5.—The Chinese Government will take measures for the protection of the line and of the men employed thereon. The staff, Chinese and foreign, necessary for the line will be engaged as required by the Company. All crimes and lawsuits arising on the land of the Company will be dealt with by the local officials in accordance with Treaty.

6.—As regards the land required by the Company for constructing, managing, and protecting the line and adjacent land, for procuring sand, earth, stones, and lime, if the land be Government land it will be given the Company without payment. If privately owned, the Company will provide funds for payment to the proprietors at market rates, either in one payment or as yearly rent. All the Company's land will be exempted from land tax. As soon as the land comes under the management of the Company, they may erect thereon any buildings and carry on all kinds of work, and they may establish a telegraph line thereon worked by the Company for the Company's use. With the exception of mines, for which special arrangements must be made, all receipts of the Company for transport of passengers and freight telegrams, etc., will be exempt from all taxation.

7.—All materials required by the Company for the construction and repair of the line will be exempt from taxation.

8.—All Russian troops, naval or military, and munitions of war, moved by the Russian Government by this railway, must be conveyed by the Company directly across the border. Apart from slight detentions *en route*, incidental to transfers, no other delays will be permitted for any cause.

9.—Any foreign passengers by this line who may proceed into the

interior away from the railway must be provided with Chinese passports authorising them to proceed. Any person unprovided with such passports must be forbidden by the Company to proceed into the interior.

10.—All goods and baggage coming from Russian territory, and again entering Russian territory by this line, will be exempt from taxation, but such goods and baggage, with the exception of personal luggage with passengers, must be carried by the Company in special vans, and sealed by the Customs officers on entering Chinese territory, and on leaving Chinese territory they must be examined by the Customs officers to ascertain that the seals are intact, in which case they will be allowed to pass. If it be found that the seals have been opened *en route* the goods will be confiscated.

As to goods conveyed by this line from Russia to China or from China to Russia, they will pay duty according to the Treaty tariff, *i. e.* an import or export duty, as the case may be, but subject to a reduction of 1/3 of the tariff rate. If such goods be conveyed to the interior they must pay transit duty in addition, *i, e.* half the amount of the duty already paid. Transit duty being paid, they are not to be taxed again on passing Customs stations or likin barriers. But if transit duty be not paid, they must pay duty at stations and at likin barriers. China must establish Customs stations at the two points where the line crosses the frontier.

11.—Fares for passengers, freight for goods, and charges for loading or unloading will be fixed by the Company. Chinese Government despatches and letters must be carried by the Company free of cost. Chinese troops and munitions of war will be carried at half rates.

12.—From the day of completion of the railway and the commencement of traffic, for a period of eighty years, all profits made by the line shall belong to the Company solely. Any loss must likewise be borne by it ; the Chinese Government cannot be responsible. After eighty years the line and all its property are to revert to the Chinese Government without payment.

Thirty-six years after commencement of traffic China may take over the line on payment of the following and all capital and all moneys owed on account of the line and interest. As to profits made by the Company, should there be any not distributed to share-holders, these must be taken to be capital returned and deducted from the price paid for the line. China must actually pay over the amount of purchase to Russia before receiving possession of the line.

On the day the line is completed and traffic commenced, the Company will pay the Chinese Government five million Treasury taels.

Statutes of the Chinese Eastern Railway Company.

1. — On the strenght of the Agreement, concluded on the 27th August 1896 by the Imperial Chinese Government with the Russo-Chinese Bank, a company is formed, under the name of the Eastern Chinese Railway Company, for the construction and working of a railway within the confines of China, from one of the points on the western borders of the province of Hei-Lun-Tsian to one of the points on the eastern borders of the province of Kirin, and for the connection of this railway with those branches which the Imperial Russian Government will construct to the Chinese frontier from Trans-Baikalia and the Southern Ussuri lines.

The Company is empowered, subject to the sanction of the Chinese Government, to exploit, in connection with the Railway or independently of it, coal mines, as also to exploit in China other enterprises-mining, industrial and commercial. For the working of these enterprises, which may be independent of the railway, the Company shall keep accounts separate from those of the railway.

The formation of the Company shall be undertaken by the Russo-Chinese Bank.

With the formation of the Company all rights and obligations are transferred to it in regard to the construction and working of the line ceded in virtue of the above-named Agreement of the 27th August 1896.

The Company shall be recognised as formed, on the presentation to the Minister of Finances of a warrant of the State Bank, certifying the payment of the first instalment on the shares. In any case, such payment must be made not later than two months from the day of confirmation of the present statutes.

The succeeding instalments on the shares shall be paid in such order of gradation that the shares shall be fully paid up at their nominal value not later than one year from the day of formation of the Company.

Owners of shares of the Company may only be Russian and Chinese subjects.

2. — In virtue of the Agreement with the Chinese Government the Company shall retain possession of the Chinese Eastern Railway during the course of eigth years from the day of the opening of traffic along the whole line.

3. — In recognition that the enterprise of the Chinese Eastern Rail-

way will be realised only owing to the guarantee given by the Russian Government in regard to the revenue of the line for covering working expenses, as well as for effecting the obligatory payments on the bonds (§§ 11 and 16), the Company on its part binds itself to the Russian Government, during the whole term of the concession, under the following obligations :

A. — The Chinese Eastern Railway, with all its appurtenances and rolling-stock, must be always maintained in full order for satisfying all the requirements of the service of the line in regard to the safety, comfort, and uninterrupted conveyance of passengers and goods.

B. — The traffic on the Chinese Eastern line must be maintained conformably with the degree of traffic on the Russian railway lines adjoining the Chinese line.

C. — The trains of all descriptions running between the Russian Trans-Baikal and Ussuri lines shall be received by the Chinese Eastern Railway and despatched to their destination, in full complement, without delay.

D. — All through trains, both passenger and goods, shall be despatched by the Chinese Eastern Railway at rates of speed not lower than those which shall be adopted on the Siberian Railway.

E. — The Chinese Eastern Railway is bound to establish and maintain a telegraph along the whole extent of the line, and to connect it with the telegraph wire of the Russian adjoining railways, and to receive and despatch without delay through telegrams sent from one frontier station of the line to another, as also telegrams sent from Russia to China, and conversely.

F. - Should, with the development of traffic on the Chinese Eastern Railway, its technical organisation prove insufficient for satisfying the requirements of a regular and uninterrupted passenger and goods traffic, the Chinese Eastern Railway shall immediately, on receipt of a notification on the part of the Russian Railways to augment its capacity to a corresponding degree, adopt the necessary measures for further developing its technical organisation and the traffic on it. In the event of a difference of opinion arising between the above-mentioned railways, the Chinese Eastern Railway shall submit to the decision of the Russian Minister of Finances. If the means at the command of the Chinese Eastern Railway prove insufficient for carrying out the necessary work of its development, the Board of Management of the Railway may at all times apply to the Russian Minister of Finances for pecuniary assistance on the part of the Russian Goverment.

G. — For all transit conveyance of passengers and goods, as also

for the transmission of telegrams, there will be established by agreement of the Company with the Russian Government, for the whole term of duration of the concession, maximum tariffs, which cannot be raised without the consent of the Russian Government during the whole term above referred to. Within these limits the tariffs of direct communication, both for railway carriage and telegrams, will be fixed by the Board Management of the Company, on the strength of a mutual agreement with the Russian Minister of Finances.

II. — The Russian letters and parcels post, as also the officials accompanying the same, shall be carried by the Chinese Eastern Railway free of charge.

For this purpose the Company shall set part in each ordinary passenger train a carriage compartment of three fathoms in length. The Russian postal authorities may, moreover, if they deem it necessary, place on the line postal carriages, constructed by them at their own cost : and the repair, maintenance (interior fittings excepted), as well as the running of such carriages with the trains shall be free of charge and at the cost of the railway.

The above-mentioned engagements, by which, as already stated, the grant of a guarantee by the Russian Government is conditioned, and the consequent realisation of the enterprise of the Chinese Eastern Railway, shall be binding on the railway until the same, after the expiration of the eighty years' term of the concession, shall, without payment, become the property of the Chinese Government (§ 29) The redemption of the line from the Company before the above-mentioned term, in accordance with § 30 of the present Statutes, shall not in any way diminish the effect of the above specified engagements and these latter, together with the railway, shall be transferred to its new proprietor.

In the same manner, during the course of the whole eighty years' term of the concession (§ 2), the following privileges granted to the railway by the Imperial Chinese Government shall remain in force :

a) Passengers'luggage, as also goods, carried in transit from one Russian station, shall not be liable to any Chinese customs duties, and shall be exempt from all internal Chinese dues and taxes ;

b) The rates for the carriage of passengers and goods, for telegrams, etc... shall be free from all Chinese taxes and dues.

c) Goods imported from Russia into China by rail, and exported from China to Russia in the same manner, shall pay respectively an import or export Chinese duty to the extent of one-third less as compared with the duty imposed at Chinese seaport custom houses.

d) If goods imported by the railway are destined for conveyance

inland, they shall in such case be subject to payment of transit duty to the extent of one-half of the import duty levied on them, and they shall then be exempted from any additional imposts. Goods which shall not have paid transit duty shall be liable to payment of all established internal carrier and likin dues.

4. — In regard to the place of acquisition of materials for the requirements of the railway, the Company shall not be liable to any limitations. If materials be obtained beyond the confines of Russia, they shall on importation through Russian territory be freed from payment of Russian customs duties.

5. — The breadth of the railway track must be the same as that of the Russian lines (5 feet).

The Company must commence the work not later than the 16th August 1897, and conduct it in such a manner that the whole line shall be completed not later than six years from the time when the direction of the line shall be finally determined and the necessary land assigned to the Company.

When tracing the line of the railway, cemeteries and graves, as also towns and villages, must, so far as possible, be left aside of the railway.

When effecting the connection, in accordance with (§ 1) of these statutes, of the Chinese Eastern Railway with the Russian Trans-Baikal and South Ussuri lines, the Company shall have the right, with a view of reduction of expenditure, of abstaining from building its own frontier stations, and of utilising the frontier stations of the above-named Russian lines. The conditions on which they shall be so utilised shall be determined by agreement of the Board of the Company with the Boards of the respective railways.

6. — The tariffs for the carriage of passengers and goods, as also for supplementary carriage rates, shall be determined by the Company itself within the limits indicated in § 3.

7. — Crimes, litigation, etc... on the territory of the Chinese Eastern Railway, shall be dealt with by local authorities, Chinese and Russian, on the basis of existing Treaties

In regard to the carriage of passengers and goods, the responsibility for such conveyance, the lapse of time for claims, the order of recovering money from the railway when adjudged, and the relations of the railway to the public, shall be defined in rules drawn up by the Company and established before the opening of the railway traffic : and these rules shall be framed in accordance with those existing on Russian Railways.

8. — The Chinese Government has undertaken to adopt mesures for securing the safety of the railway and of all employed on it against any extraneous attacks.

The preservation of order and decorum on the lands assigned to the railway and its appurtenances shall be confided to police agents appointed by the Company.

The Company shall for this purpose drawn up and establish police regulations.

9. — The whole amount of the Company shall be determined according to the cost of construction, calculated on the basis of estimates framed when the survey of the line was carried out. The foundation capital shall be charged with (a) the payment of interest and amortisation of the foundation capital during the construction of the railway; (b) the purchase from the Russian Government of the results of the surveys of the direction of the railway to Manchuria which were made by Russian engineers; the sum payable for these surveys will be determined by agreement of the Russian Minister of Finances with the Company. The capital of the Company shall be formed by the issue of shares and bonds.

10. — The capital of the Company shall be fixed at 5.000 000 nominal credit roubles, and divided into 1000 shares at 5000 nominal credit roubles.

The shares are to be issued at their nominal value.

The guarantee of the Russian Government does not extend to them.

11. — The remaining portion of the capital of the Company will be formed by the issue of bonds. The bonds will be issued in measure of requirement, and each time with the special sanction of the Minister of Finances. The nominal amount and value of each separate issue of bonds, the time and condition of the issue, as also the form of these bonds, shall be subject to the sanction of the Minister of Finances.

The Russian Government will guarantee the interest on and amortisation of the bonds.

For the realisation of these bonds the Company must have recourse to the Russo-Chinese Bank, but the Russian Government reserves to itself the right of appropriating the bond loan at a price which shall be determined between the Company and the Bank, and to pay to the Company the agreed amount in ready money.

12. — As payments are received for bonds guaranteed by the Russian Government, the Company shall be bound to keep such sums, or interest-bearing securities purchased with the same by permission of the Russian Minister of Finances, under the special supervision of the Russian Ministry of Finances.

Out of the above receipts the Company shall have the right to make the following payments :

a) According to actual fulfilment of the work in progress and execution of orders, and at the time when various expenditure shall

become necessary, such payments to be made on the scale and on the conditions specified in the working estimates.

b) During the construction of the line, of interest, as it becomes due on the bonds issued by the Company, subject to the conditions of their issue, and the Company shall pay the sums necessary for the above purpose within the limits of the amount realised by it in the emission of its bonds.

13. — On the payment of the first allotment on the shares the founders shall receive temporary certificates, on which subsequently, when the Board of Management of the Company shall have been formed, the receipt of the further instalments on the shares will be inscribed.

When the shares shall be fully paid up, the temporary certificates issued to the founders shall be replaced by shares.

The shares of the Company are issued to bearer, under the signature of not fewer than three members of the Board of Management. To the shares will be attached a coupon-sheet for the receipt once yearly under them of any dividend that may be payable. On the coupon-sheets becoming exhausted new sheets will be issued. A dividend on the shares out of the net profits of any year, supposing such accrue, shall be payable on the adoption by the general meeting of shareholders of the annual report for that year, and the dividend shall be payable at the offices of the Company, or at such places which it may indicate.

The Company shall notify for general information in the *Official Gazette* and in the *Finance Messenger*, as also in one of the Chinese newspapers, the extent and place of payment of the dividend.

14. — The reserve capital is destined :

a) For the capital repair of the railway, its buildings, and appurtenances.

b) For defraying extraordinary expenditure of the Company in repairing the railway and its appurtenances.

The reserve capital of the Company is formed out of annual sums put aside from the net profits of the working of the railway (§ 17).

The reserve capital must be kept in Russian State interest-bearing securities, or in railway bonds guaranteed by the Russian Government.

At the expiration of the term of possession of the railway by the Company the reserve capital shall be first of all employed in the payment of the debts of the Company, including among them sums due to the Russian Government, if such exist : and after the debts of the Company shall have been paid the remainder of the reserve capital shall be divided among the shareholders. In the event of the redemp-

tion of the railway by the Chinese Government, the reserve capital becomes the property of the shareholders.

15. — The net revenue of the Company shall be the remainder of the gross receipts after deduction of working expenses. Under these expenses are classed :

a) General outlays, including assignments towards pension and relief funds, if such be established on the line.

b) Maintenance of the staff of the Board of Management, and of all the services : as also the maintenance of employees and labourers not on the permanent list.

c) Outlays for materials and articles used for the railway, as also expenditure in the shape of remuneration for using buildings, rolling-stock, and other various requisites for the purposes of the railway.

d) Outlays for the maintenance, repair, and renewal of the permanent way, works of construction, buildings, rolling-stock, and other appurtenances of the railway.

e) Expenditure connected with the adoption of the measures and instructions of the Board of Management for ensuring the safety and regularity of the railway service.

f) Expenditure for the improvement and development of the railway, as also for creating and developing its resources.

16. — Should the gross receipts of the railway prove insufficient for defraying the working expenses and for meeting the yearly payments due on the bonds, the Company will receive the deficient sum from the Russian Government, through the Russian Minister of Finances. The payments referred to will be made to the Company as advances, at a rate of interest of 6 per cent per annum. Sums paid in excess to the Company, in consequence of its demands and on account of the guarantee, will be deducted from succeeding money payments.

On the presentation to the general meeting of shareholders of the annual report of the working of the railway for a given year the Company shall at the same time submit to the general meeting, for confirmation, a detailed statement of the sums owing by the Company to the Russian Government, with the interest that has accrued thereon. On the confirmation of this statement by the general meeting the Board of Management shall deliver to the Russian Government an acknowledgment of the Company's debt, to the full determined amount of the same, and this acknowledgment, until its substitution by another, shall bear annually interest at the rate of 6 per cent.

The acknowledgment above mentioned, given by the Board of Management to the Russian Government, shall not be subject to bill or deed stamp tax.

Subjects of minor importance are dealt with in the following sections :

17. — Distribution of net profits of the railway.

18. — Functions of Board Management, the seats of which will be at Peking and St. Petersburg.

19. — Constitution of the Board, which is to consist of nine members, elected by the shareholders. The chairman is to be appointed by the Chinese Goverment. The vice-chairman is to be chosen by the members of the Board from among themselves.

20. — Order of transaction of the business of Board.

21. — General meetings of shareholders, and the subjects that shall come under their notice.

22. — Order of convening general meetings.

23. — Conditions under which general meetings shall be recongnised as legally held.

24. — Participation of shareholders in proceedings of general meetings.

25. — Local management of works of construction.

26. — Local management of railway when in working order.

27. — Questions to be submitted for confirmation by Russian Minister of Finances.

28. — Committee of audit.

29. — In accordance with the Agreement concluded with the Chinese Government the latter, after the expiration of eighty years of possession of the railway by the Company, enters into possession of it and its appurtenances.

The reserve and other funds belonging to the Company shall be employed in paying the money due to the Russian Government under the guarantee (§ 16), and in satisfaction of other debts of the Company, and the remainder shall be distributed among the shareholders.

Any money that may remain owing by the Company to the Russian Government at the expiration of eighty years in respect of the guarantee shall be written off. The Russo-Chinese Bank will incur no responsibility in respect of the same.

30. — In accordance with the Agreement concluded with the Chinese Government, on the expiration of thirty-six years from the time of completion of the whole line and its opening for traffic, the Chinese Government has the right of acquiring the line, on refunding to the Company in full all the outlays made on it, and on payment for everything done for the requirements of the railway, such payments to be made with accrued interest.

It follows as a matter of course that the portion of the share capital which has been amortised by drawing, and the part of the debt owing to the Russian Government under the guarantee, and repaid out of the net profits (§ 17), will not constitute part of the purchase-money.

In no case can the Chinese Government enter into possession of the railway before it has lodged in the Russian State Bank the necessary purchase-money.

The purchase-money lodged by the Chinese Government shall be employed in paying the debt of the Company under its bonds, and all sums, with interest, owing to the Russian Government, the remainder of the money being then at the disposal of the shareholders.

Imperial Ordinance sanctioning organization of South Manchuria Railway Joint Stock Company. — Issued June 7, 1906.

(*Translated from Japanese*).

We hereby sanction the organisation of the South Manchuria Railway Joint Stock Company and cause the following Ordinance to be promulgated.

(Sign Manual.)
(Privy Seal.)

June 7, 1909.

(Countersigned) Marquis Kimmochi Saionji,
Minister President of State.

(Counersigned) Isaburo Yamagata,
Minister of State for Communications.

IMPERIAL ORDINANCE No. 142, JUNE 7, 1908.

Article premier. — The Government shall cause the organisation of the South Manchuria Railway Joint Stock Company for the purpose of engaging in railway traffic in Manchuria.

Art. 2. — The shares of the company shall all be registered and may

be owned only by the Japanese and Chinese Government or by subjects of Japan and China.

Art. 3. — The Japanese Government may offer its Manchurian Railways, and their appurtenances, and its coal-mines in Manchuria, as the capital to be furnished by the Government.

Art. 4. — The company may divide the new shares to be raised into several issues to be floated at different times, but the amount of the first issue shall not be less than one-fifth of the whole amount.

Art. 5. — The first payment upon the shares need not exceed one-tenth of the value of the shares.

Art. 6. — The company shall establish its head office at Tokio and a branch office at Dalny.

Art. 7. — The company shall have a president, a vice-president, four or more directors and from three to five inspectors.

Art. 8. — The president shall represent the company and manage its affairs.

The vice-president shall perform the president's duties when the latter is prevented from discharging them, and shall act as president when the latter post is vacant.

The vice-president and directors shall assist the president in his duties add shall take charge of the various departements of the company's business.

The inspectors shall examine the business of the company.

Art. 9. — The Government, subject to the Imperial sanction, shall appoint the president and vice-president, whose terms of office shall be five years.

The Government shall appoint the directors from among those shareholders who own fifty or more shares. The term of office shall be four years.

The inspectors shall be elected from among the shareholders at a general meeting of the latter. The term of office shall be three years.

Art. 10. — The amount of compensation and allowances of the president, vice-president and directors shall be fixed by the Government.

Art. 11. — The president, vice-president and directors of the company shall not engage in any other business or trade, under any name whatsoever, during their terms of office except by special permission of the Government.

Art. 12. — The Government shall appoint supervisors for the South Manchuria Railway Joint Stock Company to supervise the business of the company.

The supervisors, may at any time examine the company's business

and inspect their safes, books, documents and any other articles belonging to the company.

The supervisors whenever they may deem it necessary, may order the company to report on the various accounts and the condition of the company's business.

The supervisors may attend the general meetings of the shareholders of the company, or any other meetings. and express their opinions, but shall not be entitled to vote.

Art. 13. — The Government may issue such orders as may be necessary to superintend the business of the company.

Art. 14. — In case the decisions of the company or the conduct of its officers are in violation of laws and regulations or of the object of the company, or are detrimental to the public welfare, or fail to carry out the orders of the Government office under whose jurisdiction the company is, the Government may cancel the said decisions or dismiss the officers concerned.

Art. 15. — When the Government deems it necessary, it may apply to the company the provisions of the laws and regulations relating to railways in Japan.

In the case referred to in the preceding paragraph, the Government shall inform the company in advance as to the laws and regulations to be so applied.

Art. 16. — When not otherwise provided for in this Ordinance, the provisions of the Commercial Code and its Supplementary Laws and Regulations shall be applied.

Art. 17. — The provisions of Imperial Ordinance No. 366a of 1900 shall not be applied to the company that is to be organized in accordance with this Ordinance.

SUPPLEMENTARY RULES

Art. 18. — The Government shall appoint a commission to transact all business relating to the organization of the South Manchuria Railway Joint Stock Company.

Art. 19. — The organizing commission shall draw up the company's articles of association, and after the said articles have been approved by the Government, shall open the subscriptions for the first issue of shares.

Art. 20. — When the first issue of the company's shares has been subscribed, the commission shall present to the Government the subscription list and apply for permission to organize the company.

Art. 21. — When the permission referred to in the preceding Arti-

cle has been given, the organizing commission shall, without delay call for the first instalment upon each share.

When the first instalment referred to in the preceding Article has been paid in, the commission shall, without delay, call a general meeting for organization.

Art. 22. — At the close of the first general meeting the organizing commission shall turn over its business to the President of the South Manchuria Railway Joint Stock Company.

GOVERNMENT ORDER CONCERNING THE SOUTH MANCHURIAN R. R. JOINT STOCK COMPANY AND ARTICLES OF INCORPORATION. ISSUED AUGUST 1, 1906 (TRANSLATED FROM JAPANESE).

To Masatake Terauchi, Chairman of the Organizing Commission of the South Manchurian Railway Joint Stock Company, and eighty other members of the Commission :

The following orders are hereby given respecting the several matters relating to the organization of the South Manchurian Railway Joint Stock Company, all matters pertaining to the management of which have been entrusted to the Commission.

August 1, 1906.

Isaburo Yamagata,
Minister of Communications.

Yoshiro Sakatani, ll.d.,
Minister of Finance.

Viscount Tadasu Hayashi,
Minister for Foreign Affairs.

Article premier. — In accordance with the Additional Agreement of the Japan-China Treaty relating to Manchuria, signed on December 22, 1905, the company shall engage in the traffic of the following railways :

Tairen-Changchun.
Nankuanling-Port Arthur.
Tafangshen-Liushutun.
Tashichiao-Yingkow.
Yentai-Yentai Coal Mine.

Sukiatun-Fushun.

Mukden-Antunghien.

Art. 2. — The railways mentioned in the preceding Article shall be changed to the 4 feet 8,5 inch gauge within three (3) years counting from the day on which the company commences its operations

On the Tairen-Changchun Railway the tracks between Tairen and Sukiatun shall be doubled.

Art. 3. — The company shall make the various arrangements necessary for the lodging and meals of the passengers, as well as for the storage of goods at the principal stations on the line.

At the points on the harbors and bays touched by the railways the necessary arrangements shall be made for connecting water and land transportation.

Art. 4. — For the convenience and the profit of the railways. the company may engage in the following accessory lines of business:

Mining, especially the operation of the coal mines at Fushun and Yentai.

Water transportation.

Electrical enterprises.

Sale on commission of the principal goods carried by the railways.

Warehousing.

Business relating to the land and buildings on the land attached to the railways.

In addition, any business for which Government permission has been given.

Art. 5. — The company shall, subject to the permission of the Government, make the necessary arrangements for engineering works, education, sanitation, etc., within the area of lands used for the railways and the accessory lines of business.

Art. 6. — To defray the expenses necessary for the arrangements mentioned in the preceding Article, the company may, subject to the permission of the Government, collect fees of those who live within the area of lands used for the railways and the accessory lines of business, or make any other assessments for necessary expenses.

Art. 7. — The total amount of the company's capital stock shall be 200 million yen, of which 100 million yen shall be furnished by the Imperial Government.

Art. 8. — The capital to be furnished by the Government mentioned in the preceding Article shall consist of the following properties:

The existing railways.

All properties belonging to the railways, except those in the leased territory specially designated by the Government.

The coal mines at Fushun and Yentai.

Art. 9. — The rolling stock now being used by the Government, and the rails as well as the accessories of the Mukden-Autunghien temporary railway, shall be sold to the company at a reasonable price.

Art. 10. — The shares not owned by the Government shall be open to subscription by Japanese and Chinese subjects.

Art. 11. — When the dividend of the company for any business year is less than six (6) per cent per annum on the paid amount for the shareholders other than the Government of Japan and China (hereafter to be styled merely « the shareholders »), the Government shall supply the deficiency for a period of fifteen (15) years only, (or for thirty (30) business years if the calendar year be divided into two business years), commencing from the day of the registration of the company's establishment. However, the amount of money to be furnished by the Government to supply the deficiency referred to shall, under no circumstances, exceed six (6) per cent per annum on the capital paid in by the shareholders.

Art. 12. — When the dividend of the company for any business year does not exceed six (6) per cent per annum on the capital paid in by the shareholders, the dividend on the shares owned by the Government need not be paid.

The shares owned by the Chinese Government shall be dealt with in a similar way to those owned by the Imperial Government.

Art. 13. — The Government shall guarantee the payment of interest on the debentures which the company may issue for the reconstruction of the railways, or for the operation of the accessory business, and on those which the company may issue for consolidating or redeeming these debentures. The Government, shall, if necessary, guarantee the repayment of the principal.

The amount of the face value of the debentures to be guaranteed by the Government shall not exceed the amount remaining when the capital paid in by the shareholders other than the Government is subtracted from the total of the capital subscribed by them.

The debentures mentioned in the first paragraph shall be redeemed within twenty-five (25) years counting from the year of their issuance.

Art. 14. — For the debentures issued in accordance with the provisions in the first paragraph of the preceding Article, the Government shall supply the amount corresponding to the interest on the debentures.

When the dividend on the capital paid up by the shareholders exceed six (6) per cent per annum, the surplus shall first be applied to the payment of the interest on the debentures. However, in this case the amount of surplus shall be deducted.

Art. 15. — When there is any surplus after paying the interest on

the debentures, as mentioned in the preceding Article, out of the profits of the company's business, the said surplus shall be apportioned to the shares owned by the Governments of Japan and China until the rate is equal on the respective amounts paid up by all shareholders.

Art. 16. — The money to be supplied by the Government, as provided for in Articles 11 and 14, shall bear interest at six (6) per cent per annum. The interest shall be added annually to the principal and the total shall be the company's indebtedness to the Government.

When the dividend for all the shares exceeds ten (10) per cent per annum, the surplus shall be devoted to the redemption of the company's debt mentioned in the preceding paragraph.

Art. 17. — Any surplus of funds raised by means of the debentures mentioned in Article 13 shall be deposited with the Division of Deposits in the Department of Finance.

Art. 18. — The company shall determine estimates of the capital to be paid up and the debentures to be floated during each business year, their face value, issuing price, rate of interest, date of issuance et cetera, and shall receive the Government's approval.

Art. 19. — The company shall determine the regulations relating to its finances and business, and shall secure the Government's approval.

When the company desires to alter the regulation mentioned in the preceding paragraph and the articles of incorporation, similar steps shall be taken.

Art. 20. — The plans of the company's business, the estimate of the cost of operation, the budget of income and expenditures connected with the Company's business, the settlement of the same and the rate of the dividend for each business year shall be submitted to the Government for approval. When the company desires to alter the foregoing items, similar steps shall be taken.

Art. 21. — At the designation of the Government the company shall report on the following matters :

The present conditions of the cost of operation as well as the income and expenditure connected with the company's business.

The actual condition of the company's work in general.

Art. 22. — Without the permission of the Government the company shall not dispose of its principal rights and properties ; nor give the same for security.

Art. 23. — When the Government deems it necessary, it may order the freight charges to be reduced, but only under special conditions.

Art. 24. — The Government may, when it deems necessary, order

the company to make new works arrangements or modify the existing ones.

Art. 25. — At the designation of the Government the company shall be under obligation at any time to place the railways, land and any other articles at the service of the Government.

Art. 26. — The Articles and paragraphs relating to the funds to be supplied by the Government and the Government guarantees mentioned in the present order shall be confirmed upon the approval of the Imperial Diet.

THE ARTICLES OF INCORPORATION OF THE SOUTH MANCHURIAN RAILWAY JOINT STOCK COMPANY

CHAPTER 1. GENERAL PROVISIONS

Article premier. — This company shall be called the South Manchurian Railway Joint Stock Company and is established in accordance with Imperial Ordinance No. 142 of 1906 and in obedience to the Order of the Imperial Japanese Government.

Art. 2. — The liability of the shareholders of this company is limited to the value of the shares owned by them.

Art. 3. — This company shall establish its head-office at Tokyo and its branch office at Tairen.

Art. 4. — The objects of this company are as follows :

1. To engage in the transportation business of the following railways in Manchuria :

Tairen-Chanchung Railway.
Nankuanling-Port-Arthur Railway.
Tafangshing-Liushutun Railway.
Tashichiao-Yingkow Railway.
Yentai-Yentai Coal-Mine Railway.
Sukiatun-Fushun Railway.
Mukden-Antunghien Railway.

2. To engage in the following lines of accessory business for the benefit of the railways :

Mining, especially the operation of thecoal mines at Fushun and Yentai.

Water transportation.

Electrical enterprises.

Warehousing.

Business relating to the land and buildings on the land attached to the railways.

Any other business for which the permission of the Government may be given.

Art. 5. — The capital of this company shall be 200.000.000 yen. However, the amount of the first subscription of shares shall be yen 20.000.000. not including the shares to be owned by the Imperial Japanese Government. The second and subsequent subscriptions shall be opened from time to time, as necessity may require, upon the resolution of a general meeting of the shareholders.

Art. 6. — The public notices of this company shall be published in the newspapers in which the public notices of the court of law are published to whose jurisdiction the company is subject in Tokyo, and in the newspapers in which the public notices of the Government General of Kwangtung are published at Tairen.

CHAPTER II. SHARES

Art. 7. — The share certificates of this company shall all be registered, and each share shall be two hundred (200) yen.

Art. 8. — The certificates of shares of this company shall be of the following seven denominations : —

One-share certificates.
Five-share certificates.
Ten-share certificates.
Fifty-share certificates.
One hundred-share certificates.
One thousand-share certificates.
Ten thousand-share certificates.

Art. 9. — The certificates of shares of this company shall bear the name of the company, the date of registration, the total amount of capital, the amount of each share, the amount paid up, and the number of certificate. They shall bear the signature and seal of the President.

Art. 10. — As to the payments upon the shares, twenty (20) yen per share shall be paid in at the first call. For the second and subsequent calls on the shares, the President shall determine the amount to be paid in as well as the time of payment, and notice of of the same shall be sent to each shareholder at least sixty (60) days in advance. However, each call on the shares shall not exceed twenty (20) Yen per share.

Art. 11. — If a shareholder fails to make payment by the date fixed for payment on the shares, delay interest shall be charged him

at the rate of four (4) sen per day per one hundred (100) Yen on the amount due.

ART. 12. — If a shareholder fails to make payment within fifteen (15) days from the date fixed for the first payment on the shares, the company may demand that payment be made within thirty days: and if the money is not paid in by that time, the company may notify him that his rights as a shareholder of this company shall be forfeited.

In the case mentioned in the previous paragraph, whose rights are lost, the application money previously paid shall not be refunded.

ART. 13. — If at the second and subsequent calls on the shares a shareholder fails to make payment within fifteen (15) days after the date fixed for payment, the company may notify such shareholder that payment must be made within thirty (30) days, and that, in the case of failure to comply, his rights as a shareholder of this company shall be forfeited.

When, in the case mentioned in the previous paragraph, a shareholder has forfeited his rights as such, the company shall notify each assignor of shares that payment must be made within fifteen (15) days and the assignor who first pays the amount in arrears shall acquire the shares. If no assignor pays, the company shall sell the shares at auction. If the amount realized by the auction is not sufficient to cover the amount in arrears the previous shareholder shall be required to make good the deficit. If the previous shareholder does not make good within fourteen (14) days, the company shall demand performance of the assignors.

ART. 14. — The liability of the assignors mentioned in the preceding Article is extinguished after two years from the time when the assignment was entered in the Register of Shareholders.

ART. 15. — If a company or any other legal person, public or private, owns the shares of this company, it shall appoint its representative and have his name entered in the Register of Shareholders of this company. If shares are held by two or more persons in common, they are required to appoint one person to exercise their rights as shareholder. Persons holding shares in common are jointly and severally liable to the company for the payment upon the shares.

ART. 16. — When shares are to be assigned, the parties concerned shall make a written statement in accordance with the form prescribed by this company and apply for the alteration of the certificates of shares. However, when a person inherits shares by virtue of succession, bequest or any decision rendered by a court of law, such person is required to attach to the statement referred to a certificate of the cen-

sus official or other documents as evidence that the company may deem necessary.

The assignment of any share shall not be valid unless the name and domicile of the assignee are entered in the Register of Shareholders and the name of the said assignee is entered on the share certificate in question.

Art. 17. — Should any certificate of shares be destroyed, mutilated or lost, the shareholder may apply for a new certificate of shares by presenting to the company a statement giving the facts in the case and signed by two or more persons as guarantors. However, in case of loss, a public notice to that effect shall be given at the expense of the applicant, and the new certificate of shares shall be issued only when no objection is raised within sixty (60) days from the date of the said public notice.

Art. 18. — If any shareholder wishes to change the denominations of his certificates of shares, the said certificates shall be presented to the company together with the application.

Art. 19. — For the registration of a change of an owner's name on a certificate of shares, the issue of a new certificate of shares or the alteration of the denomination of a certificate of shares, to prescribed fees of the company shall be collected from the applicant.

Art. 20. — During a period not exceeding thirty (30) days immediately preceding each ordinary general meeting of shareholders, the company shall suspend the assignment of shares.

CHAPTER III. SHAREHOLDERS.

Art. 21 — The shareholders of this company shall be limited to the Governments of Japan and China, and the subjects of Japan and China.

Art. 22. — The Imperial Japanese Government shall furnish the following properties as capital, and the company shall deliver to the Government five hundred thousand (500.000) shares, amounting to Yen 100.000.000, which is the value of the said properties :

The existing railways (except the rolling stock now actually in use, as well as the rails and accessories of the Mukden-Antunghien Temporary Railway).

All properties attached to the railways referred to, except such properties within the leased territory as may be designated by the Government.

The coal-mines at Fushun and Yentai.

Art. 23. — Each shareholder shall have the right to one vote for each share owned by him.

Art. 24. — The shareholders and their legal representatives shall report to the company their domiciles, names and a copy of their legal seals, when they require shares. When any alteration in the above facts has taken place, similar measures shall be taken.

CHAPTER IV. GENERAL MEETING

Art. 25. — An ordinary general meeting shall be called by the President twice every year in the month of June and December. An extraordinary general meeting shall be called by the President when the President or the Inspectors deem it necessary to do so, or when the shareholders owning at least one-tenth or more of the total number of shares have presented a request to that effect, stating the object of the general meeting and the reasons for calling the same. When the shareholders have requested a general meeting to be called, the President shall take steps for calling the same within fourteen (14) days.

Art. 26. — The discussion at a general meeting shall be confined to the subjects previously announced.

Art. 27. — The date, time and place of a general meeting shall be determined by the President, and a notice to that effect shall be sent out to the shareholders at least thirty (30) days in advance of such meeting.

Art. 28. — The President shall act as chairman of a general meeting.

Art. 29. — The shareholders may appoint only shareholders of this company as their representatives, and their powers of attorney shall be presented to the company.

Art. 30. — The chairman of the general meeting shall be allowed to exercise his right to vote as a shareholder.

Art. 31. — Resolutions of a general meeting shall be adopted by a majority vote of the shareholders present. In case of a tie, the chairman shall have the casting vote.

Art. 32. — The issuance of company debentures or amendments to the Articles of Incorporation shall be decided by a majority vote. with more than one-half of the total number of shareholders and also of shareholders representing a half or more of the capital stock present.

If, in the case mentioned in the preceding paragraph the necessary quorum is not present, a provisional decision may be made by a

majority o the shareholders present. A notification giving the essential details of the said provisional decision shall be sent to each shareholder, and another general meeting shall be called in not less than one month.

At the second general meeting the said provisional decision shall be confirmed or rejected by a majority vote of the shareholders present.

Art. 33. — The minutes of a general meeting shall be recorded in the Proceedings of the general meetings, and the same shall bear the signatures and seals of the President and chief officers present.

Art. 34. — The chairman of the general meeting may adjourn the meeting or change the place of meeting. The discussion at an adjourned meeting shall be confined to the subjects on which no decision was made the preceding meeting.

CHAPTER V. CHIEF OFFICERS

Art. 35. — The chief offices of this company shall be as follows :

President	1
Vice-President	1
Directors	4 or more
Inspectors.	4 to 5

Art. 36. — The term of office of the President and Vice-President shall be five years, and they shall be appointed by the Government subject to the Imperial sanction.

The term of office of the Directors shall be four years, and they shall be appointed by the Government from among those who own fifty (50) shares or more.

The term of office of the Inspectors shall be three years and they are to be elected by the shareholders at a general meeting of the shareholders.

Art. 37. — The remunerations and allowances of the President. Vice-President and Directors shall be determined by the Government.

The remuneration of the Inspectors shall be determined by a resolution of a general meeting of the shareholders.

Art. 38. — The directors are required, during their term of office, to deposit with the Inspectors fifty (50) shares of the company owned by them. These shares shall not be returned to their owners even on their retirement from office until all affairs transacted during their term of office shall have been approved at a general meeting.

Art. 39. — In the event of the office of any Inspector becoming vacant, an extraordinary general meeting of the shareholders shall be called for the purpose of a by-election, and the new Inspector shall hold office during the remainder of the term of office of his predecessor.

However, a by-election may be postponed until the next general meeting of the shareholders, except when the number of Inspectors has decreased two or less.

Art. 40. — The President shall represent the company and have general control of all its affairs.

The Vice-President shall represent the President when he is prevented from discharging his official duties, and shall act as President when that office is left vacant.

The Vice-President and the Directors shall assist the President, and each shall take charge of a part of the business of the company.

The Inspectors shall inspect the affairs of the company.

Art. 41. During their respective terms of office the President, Vice-President and Directors shall not engage in any other occupation or business under any name whatever without the permission of the Government.

Art. 42. — The President shall kepp at the head-office as well as the branch office copies of the Articles of Incorporation, and of the Record of Resolutions of the general meetings of shareholders. He shall also keep at the head-office the Register of Shareholders and the Ledger of Debentures.

Art. 43. — The President shall submit the following documents to the Inspectors seven (7) days in advance of the date set for the ordinary general meeting of shareholders :

(1) An inventory of the company's properties.

(2) A balance sheet.

(3) A report on the company's works.

(4) An account of the profits and losses.

(5) Proposals relating to the reserve funds and to the dividends.

Art. 44. The President shall have in readiness at the head-office before the day of an ordinary general meeting of the shareholders the documents mentioned in the preceding Article and the Inspectors' réport.

Art. 45. — The President shall submit to an ordinary general meeting of the shareholders the documents mentioned in Article 43 and obtain its approval.

The President shall publish the balance sheet when he has obtained the approval mentionned in the preceding paragraph.

Art. 46. — The Inspectors are required to examine the documents

to be submitted by the President to a general meeting of shareholders and to report their views at the said meeting.

Art. 47. — The Inspectors may at any time demand the President to report on the business of the company, and may examine the management of its affairs and the condition of its properties.

CHAPTER VI. SUPERVISORS

Art. 48. — The Supervisors of the South Manchurian Railway Joint Stock Company may at any time inspect the arrangements of the company's work, or examine the safes and books of the company as well as the various documents and articles belonging to it.

The Supervisors may, whenever they deem it necessary, order the company to report on the various business accounts and the condition of the company.

The Supervisors may attend the general meetings of the shareholders or any other meetings and express their opinions, but they are not entiled to vote.

CHAPTER VII. ACCOUNTS

Art. 49. — The account of this company shall be settled by dividing a year into two periods. From April to September of every year shall be the first half year and from October to the following March shall be the second half year.

Art. 50. — This company shall set aside as a reserve fund one-twentieth (1-20) or more of the profits, whenever they are apportioned until the reserve fund amounts to one-fourth (1-4 of the capital.

Special reserve funds other than that provided for in the preceding paragraph shall be determined by a resolution of a general meeting.

Art. 51. — The dividends to the shareholders shall be paid according to the Register of Shareholders as it stands on June 1 and December 1.

Art. 52. — When the dividend of the company for any business year is less than six (6) per cent per annum on the paid up capital for the shareholders other than the Governments of Japan and China (hereafter to be styled merely « the shareholders »), the Imperial Japanese Government shall supply the deficiency for a period of fifteen (15) years commencing from the day of the registration of the company's establishment. However, the amount of money to be supplied by the Government shall, under no circumstances, exceed

six (6) per cent per annum on the capital paid in by the shareholders.

Art. 53. — When the dividend of the company does not exceed six (6) per cent per annum on the capital paid in by the shareholders, the dividend on the shares owned by the Government need not be paid.

The shares owned by the Chinese Government shall be dealt with in a similar way to those owned by the Imperial Japanese Government.

Art. 54. — The payment of interest on the debentures which the company may issue for the reconstruction of the railways, or for the operation of the accessory business, and on those which the company may issue for consolidating or redeeming old debentures, shall be guaranteed by the Imperial Japanese Government.

The reimbursement of the principal may also, if necessary, be guaranteed by the Imperial Japanese Government. The amount of the face value of the debentures to be guaranteed by the Imperial Japanese Government shall not exceed the amount remaining when the capital paid in by the shareholders other than the Imperial Japanese Government is subtracted from the total of the capital (Yen 100.000.000) subscribed by them.

The debentures mentioned in the first paragraph of this Article shall be redeemed within twenty-five (25 years).

Art. 55. — For the debentures issued in accordance with the provisions of the first paragraph of the preceding Article, the Government shall supply the amount corresponding to the interest on the debentures.

When the dividend on the capital paid up by the shareholders exceeds six (6) per cent per annum, the surplus shall first be applied to the payment of the interest on the debentures. However, in this case the amount of surplus shall be deducted from the money to be supplied by the Government mentioned in the preceding paragraph.

Art. 56. — When there is any surplus after paying the interest on the debentures, as mentioned in the preceding Article, out of the profits of the company's business, the said surplus shall be apportioned to the shares owned by the Governments of Japan and Chinia until the rate is equal on the respective amounts paid up by all shareholders.

Art. 57. — The money to be supplied by the Imperial Japanese Government, as provided for in Articles 52 and 55, shall bear interest at six (6) per cent per annum. The interest shall be added annually to the principal, and the total shall be the company's indebtedness to the Imperial Japanese Government.

When the dividend for all shares exceeds ten (10) per cent per

annum, the surplus shall be devoted to the redemption of the company's debt mentioned in the preceding paragraph.

CHAPTER VIII. EXPENSES FOR ORGANIZING THE COMPANY.

Art. 58. — The expenses for organizing the company shall not exceed 50.000 Yen.

On the amount mentioned in the preceding paragraph that advanced by the Government shall be reimbursed by the company.

SUPPLEMENTARY ARTICLE.

Art. 59. — The provisions in Articles 52 to 57 shall be confirmed upon being approved by the Imperial Diet.

Antung-Moukden

Ce chemin de fer construit à voie étroite par les Japonais pendant la guerre 1904-1905 reliait Moukden à la ville d'Antung située sur le Yalou en face de Wiju, point terminus du réseau ferré coréen.

On comprend par là tout l'intérêt de cette ligne pour le Japon.

Une convention fut signée le 22 décembre 1905, à Pékin, entre le Japon et la Chine, par laquelle il était entendu que le Japon aurait le droit de construire d'une façon stable ce chemin de fer établi d'une façon provisoire. La Chine de son côté se réservait le droit de le racheter au bout de 18 ans.

En Août 1909, les Japonais se proposant de reconstruire l'Antung-Moukden et de l'établir à voie normale rencontrèrent l'opposition absolue des Chinois, malgré la promesse formelle qui leur avait été donnée en 1905.

Le 1er septembre de la même année, devant les menaces du Japon, les Chinois signèrent un nouvel accord par lequel les travaux pourraient être poursuivis librement. Ils seront terminés vraisemblablement vers le milieu de l'an-

née 1913 et coûteront 23 millions de yens (1), soit 59 millions 800.000 francs. Le terrain nécessaire à la construction devra être acheté par le Japon.

La longueur de cette ligne est d'environ 189 milles, soit 304 kilomètres 100.

(1) Le yen, monnaie japonaise stabilisée vaut 2 fr. 60 environ.

Kwanchanzeu-Kirin

Dans la convention précitée signée à Pékin en Décembre 1905 (1), entre la Chine et le Japon, le baron Komura obtint du Gouvernement chinois le droit pour le Gouvernement japonais de participer à la construction d'une ligne reliant Kwanchanzeu situé sur le Kharbine-Port-Arthur à Kirin. Kirin est un centre important situé à 75 milles (soit 120 kilomètres 700) à l'est de Kwanchanzeu.

Le Japon fournira la moitié du capital nécessaire à la construction. Tant qu'il ne sera pas complètement remboursé de ses dépenses, il aura le droit d'avoir un ingénieur en chef et un comptable japonais.

L'emprunt émis à cette occasion sera remboursé en 25 ans.

Le Gouvernement chinois fournit l'autre moitié du capital.

Le 18 août 1909, le Gouvernement japonais avance au Gouvernement chinois une somme de 2.250.000 yens, soit 5.850.000 francs à 93 0/0 portant intérêt à 5 0/0 l'an, représentant la part japonaise dans le prix de construction.

Dans le contrat signé le 1er septembre de cette même

(1) En voir le texte page 73.

année au sujet du règlement de l'incident Antung-Moukden, il était stipulé que la ligne qui relierait Kirin à Horieng (*via* Chienkao) sur la frontière de Corée serait construite au moyen d'un capital mi-chinois, mi-japonais dans des conditions semblables au Kirin-Kwanchanzeu.

Convention between Japan and China regarding the Hsin-Min Mukden and the Kirin-Ch'Angch'un (1) Railways. Signed at Peking, April 15th, 1907 (translated).

Consuke Hayashi, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of Japan and Na-t'ung, Ch'u Hungchi, and Tong Shao-i, Ministers of the Imperial Chinese Board of Foreign Affairs, having been appointed thereto by their respective governments, have agreed upon the following articles :

1. The Chinese Government being desirous of purchasing the Hsinmin Fu Mukden Railway, constructed by Japan, hereby agrees that the purchase price thereof shall be Japanese Gold Yen 1.660.000, to be paid through the Yokohama Specie Bank at Tientsin.

The status of this railway shall be changed by the Chinese Government to that of the lines built by China herself, and it is agreed that one half of the capital needed for that part of the line east of the Liao River shall be borrowed from the Southern Manchurian Railway Company.

2. The Chinese Government, being about to construct a railway line herself from Kirin to Ch'ang-ch'un Fu, agrees to borrow from the aforesaid Company one-half of the capital needed for this work.

3. The conditions of the loans provided for in Articles 1 and 2, with the exception of the periods within which they are to be repayable, shall be in all respects similar to those of the loan contracts of the Railways Inside and Outside Shan-hai Kuan. The most important

(1) Kwanchanzeu porte également le nom de Ch'angch'un.

conditions are mentioned below. The Regulations for the management of the railway lines shall correspond with the methods at present employed by the General Office of the Railway Lines inside and outside Shan-hai Kuan

a) The periods within which the loans shall be repaid shall be for that part of the Hsin-min Mukden Line east of the Liao River 18 years, and for the Kirin-Changchun Line 25 years.

No repayment in full of these loans shall be allowed before the expiration of the periods named.

b The security for the loan from the Southern Manchurian Railway Company for that part of the Hsin-min Mukden Line east of the Liao River shall be the real property of the aforesaid section and its earnings.

The security for the mercantile shares to be issued by the Kirin Changchun Railway Administration as well as for the loan to be made from the Southern Manchurian Railway Company shall be the real property of the said Railway and its earnings.

So long as these loans are not repaid by the Chinese Government, the aforesaid property and earnings of the above-named lines shall not be pledged as security for any other loan.

During the periods of these loans the Chinese Government agrees that the buildings, machinery, rolling stocks and road-bed of the section of the Hsin-min Mukden Railway east of the Liao River, and of the Kirin-Changchun Railway shall be kept in good condition, and furthermore that such additions will be made to the rolling-stock from time to time as may be required to satisfy the demands of the traffic.

If the Kirin-Changchun line should hereafter build branch lines or an extension, the construction of such lines shall rest of right with the Chinese Government, but, if there should be a lack of capital, application shall be made to the Southern Manchurian Railway Company for an arrangement. Should China, however, appropriate funds herself for the construction of any other railway lines than those mentioned, it shall not concern the Southern Manchurian Railway Company.

c) The loans and interest thereon are guaranteed by the Chinese Government, and should there be any failure to make payment of interest or re-payment of principal at the proper periods, the Company shall at once notify the Chinese Government, which shall pay over to the Company the amount of the shortage. If the Chinese Government, after such notification by the Company, shall be unable to make good the deficit in the payments of principal or interest, the line in question with its real property shall be handed over to the temporary con-

trol of the Company until the shortage is made good. after which it shall be returned to the control of the Railway Administration.

If, however, the shortage be for a small amount only, an extension of time shall be granted as an accommodation, but never for more than three months.

d) During the periods of these loans the Engineer-in-Chief employed shall be a Japanese and should there be an insufficient supply of Chinese for the various posts in the service of the railways. Japanese may be employed with the Chinese. If at any time it shall become necessary to change the Engineer-in-Chief, consultation must first be had with the (Southern Manchurian Railway) Company before appointment may be made. There shall also be appointed one Japanese accountant, who must be thoroughly qualified, and who shall have entire responsibility for the arrangement and over-sight of the various accounts of the railways, but in his supervision of receipts and expenditures he must consult and act with the Director General.

e) The railways mentioned being Chinese Government lines, the latter shall have the right to transport soldiers and subsistence over either line free of charge whenever military affairs or measures of relief shall require.

f) All earnings of the railways in question must be deposited in Japanese banks. As to the terms uppon which such deposits shall be made, satisfactory arrangements shall be agreed upon by the parties concerned when the loan contracts are drawn up.

4. The Chinese Government, immediately after the purchase of the present Hsin-min Mukden Railway, shall enter into a contract with the Southern Manchurian Railway Company for the loan in connection with that section of the line east of the Liao River, and shall also appoint and direct a Chinese engineer to consult and act with the Japanese engineer in making a survey of the Kirin-Changchun Line to furnish a basis for estimating the amount of the loan needed for the construction of the line, and within six months after the completion (of the survey) shall enter into a contract with the Southern Manchurian Railway Co. for the loan.

5. The lines from Hsin-min to Mukden and from Kirin to Changchun under the management of China must connect with the Southern Manchurian Railway line. The Tientsin Shanhai Kuan Railway Administration and the Southern Manchurian Railway Company shall appoint representatives to consult together and draw up the necessary regulations.

6. The rate at which the loans specified in Articles 1 and 2 shall be issued and shall be determined fairly in accordance with the terms of the most recent loan negotiated by China with any foreign country.

7. Within one month after the payment of the purchase price of the Hsin-min Mukden Railway, the Chinese Railway Administration shall appoint officers to take control of the same.

Japanese Calendar, Meiji XLth Year, Fourth Moon, 15 Day.

Chinese Calendar, Kuanghsu XXXIIIrd Year, Third Moon, 3rd Day (April 15, 1907).

Summary of secret protocols to Peking treaty of december 22d, 1905, with reference to railways.

1. The railway between Changchun and Kirin will be constructed by China with capital to be raised by herself. She, however, agrees to borrow from Japan the insufficient amount of capital, which amount being about one-half of the total sum required. The contract concerning the loan shall, in due time, be concluded, following, mutatis mutandis, the loan contract entered into between the board of the Imperial Railways of North China and the Anglo-Chinese Syndicate. The term of the loan shall be twenty-five years, redeemable in yearly installments.

2. The military railway constructed by Japan between Mukden and Hsin-min-tun shall be sold to China at a price to be fairly determined in consultation by Commissioners appointed for the purpose by the two Governments. China engages to reconstruct the line, making it her own railway, and to borrow from a Japanese corporation or corporations one-half of the capital required for the portion of the line east of Liao-ho for a term of eighteen years repayable in yearly installments, and a contract shall be concluded, for the purpose following, mutatis mutandis, the loan contract entered into between the Board of the Imperial Railways of North China and the Anglo-Chinese Syndicate.

All the other military railways in different localities shall be removed with the evacuation of the regions.

3. The Chinese Government engage, for the purpose of protecting the interest of the South Manchurian Railway, not to construct, prior to the recovery by them of the said railway, any main line in the neighborhood of and parallel to that railway, or any branch line which might be prejudicial to the interest of the above-mentioned railway.

Pékin-Moukden

Au début de l'année 1881, Tong King Sing, directeur général de la « China Merchants Steam navigation Cy », à la constitution de laquelle il avait largement contribué, demanda à Li Hung Chang, alors vice-roi du Tchili, la permission de constituer une Société qui exploiterait les mines de charbon de Kaiping, réputées pour leur grande richesse (1).

Li Hung Chang en référa au Gouvernement impérial qui donna son autorisation. Ainsi fut fondée la « Chinese Engineering and Mining Cy » (2).

Comme l'exploitation de ces mines n'était possible qu'autant que le minerai pût être facilement exporté, il fallut songer à la création d'un chemin de fer.

Des mines, on construirait une petite ligne de tramway,

(1) La région où se trouvent ces mines est à quelques miles de la côte du golfe de Petchili, à mi-chemin entre Takou et Sanghaï-Kwan. Voir la carte page 77.

(2) On raconte même qu'un gros paquet d'actions de cette société fut donné ou vendu à la femme de Li Hung Chang. La Société n'eut, comme on le verra par la suite, qu'à se louer de l'influence de cet actionnaire.

à écartement normal, d'une longueur de 7 milles, reliant le point d'exploitation à la ville de Hsu-Ko-chuang.

A partir de ce point, il serait creusé un canal jusqu'à Lutai, situé sur le fleuve Pehtangho.

Les travaux de la ligne exécutés sous la direction de M. C.-W. Kinder furent terminés le 9 juin 1881.

En 1886, M. Detring, Commissaire des Douanes à Tien-Tsin, prit l'initiative de demander au vice-roi qui se trouvait être encore Li Hung Chang, l'autorisation de continuer la ligne existante en la menant jusqu'à Lutai.

La demande transmise au trône ayant obtenu une réponse favorable, une Société fut constituée qui prit le nom de « Kaiping Railways C° ».

Placée sous la direction de Wuting Fang, elle était destinée à reprendre la ligne de tramways existante et à construire la nouvelle ligne.

Son capital était de $ 250.000 représentant environ à cette époque £ 70.000 ou 1.750.000 francs. La moitié de cette somme fut employée à racheter la ligne du tramway de Kaiping. Les travaux furent commencés à la fin de novembre 1886 ; attaqués à Hsukuochuang, ils atteignaient Lutai au mois de mai de l'année suivante.

La ligne terminée avait coûté $ 135.000 soit environ £ 34.000 ou 830.000 francs. Cette somme comprenait, en dehors du prix des travaux proprements dits, l'achat d'une locomotive américaine et de 40 wagons à charbon de dix tonnes chacun.

Aussitôt cette ligne terminée, Li Hung Chang présenta au trône un mémoire où il faisait ressortir toute l'importance qu'il y avait à relier par une voie ferrée Tien-Tsin à

la mer, permettant ainsi, en cas de guerre ou d'insurrection, un transport rapide des troupes jusqu'à la capitale de la vice-royauté.

Il demandait, en outre, que la ligne s'étendit jusqu'à Shanhaï-Kwan, située au pied de la grande muraille de Chine, où existait un camp militaire très important.

Cette demande présentée au Gouvernement de Pékin le 15 mars 1887 fut approuvée peu de jours après.

La « Kaiping Railway C° » fut transformée et prit le nom de « China Railway C° ».

Le 12 avril 1887, le public fut appelé à souscrire à un emprunt de un million de taels nécessaire aux premiers travaux.

La Hongkong et Shanghaï Banking Corporation reçut les fonds en dépôt.

Cependant on attendit la terminaison de la ligne Hsukuochuang-Lutai pour commencer la construction du nouveau tronçon qui devait relier Tien-Tsin à Tongku.

Au mois de Mai, une proclamation fut lancée où étaient indiqués les prix que recevraient les propriétaires des terrains expropriés. Ces terrains ayant été estimés à un prix beaucoup trop bas, il s'ensuivit une petite révolte dans la population.

Cependant les choses s'arrangèrent et en avril 1888, la section Lutai-Tongku était terminée. Au mois d'août suivant, la ligne atteignait Tien-Tsin et dès le mois d'octobre l'exploitation commençait.

La longueur était de 81 milles, soit 130 kilomètres.

La construction avait été facile. Il n'y avait qu'un seul pont important sur le Pehtangho, à Hanku ; aussi cette


Chengtefu
(Jehol)
Kalgan
Suanhua
Col de Nankow
Nankow
PÉKIN
Loukouchiao
Toli
Tungchow
Hsiling
Tchokeutien
Liuliho
Kaopétien
TIENTSIN
Paotingfu
vers Hankow
0
50
100 K
Hsukochyang
Kuyeh
Kaiping
Tongshan
Lwan-ho
Lutai
Hanku
Peitang
Tongku
Taku
GOLFE DU CHILI
Tangho
Peitaiho
Shanhaikwan
Chinwangtao
vers Moukden
Georges Huré

ligne ne coûta-t-elle que £ 3.000 par mille, soit 46.000 fr. le kilomètre.

D'autre part, les travaux étaient repris dans la région des mines ; ils atteignaient Tongshan dans cette même année 1888 ; puis la ville Kaiping en 1889 et enfin Kuyeh l'année suivante.

Comme il a été dit plus haut, l'édit impérial que Li Hung Chang avait obtenu en 1886 mentionnait que la ligne devait être étendue jusqu'au grand camp militaire chinois de Shanhaï-Kwan situé à l'endroit où la grande muraille de Chine rencontre la mer.

Dès l'année 1891, Li Hung Chang désira voir entreprendre la construction de cette section, mais non plus par une Société privée, mais par un organisme gouvernemental.

Ainsi fut constituée une administration des Chemins de fer impériaux chinois (Imperial Chinese Railway C°) qui serait chargée de la direction des travaux (1).

Ce fut M. Kinder qui fut nommé Ingénieur en chef de la nouvelle Compagnie.

La guerre russo-japonaise ayant éclaté, les questions de chemins de fer se trouvèrent écartées pendant un certain temps.

Au printemps de l'année 1895, la paix fut signée. La Chine vaincue eut à subir les exigences du vainqueur.

Li Hung Chang prenant fait des conséquences de cette guerre, présenta au trône un mémoire établissant la nécessité de continuer vers Pékin la ligne aboutissant à Tien-

(1) Cette Compagnie prit ultérieurement le nom de « Imperial Railways of North China ».

Tsin. Le Gouvernement chinois, ayant donné son autorisation, on décida de commencer les travaux en automne 1895. Le point terminus devait être, non pas Pékin, lui-même mais un point voisin de Pékin. Il fut tout d'abord fait choix de Tungchow, centre important situé à 12 milles de la capitale, mais on s'arrêta sur la petite cité de Machapu, plus voisine de Pékin, au sud-est de cette ville.

Hu Yen Mei, directeur Général de l'Administration impériale des Chemins de fer, proposa de faire à la Hongkong Bank un emprunt de £ 400.000. Cet emprunt ne se fit pas. L'administration préféra se faire ouvrir un compte à la Banque anglaise.

Vers la fin de l'année suivante, le rail atteignait Fentgaï et enfin Loukouchiao, situé à une faible distance de Pékin qui fut enfin désigné comme point terminus.

On se trouvait donc en présence de deux administrations sur la ligne Pékin-Shanghaï-Kwan. D'une part la China Railways C° qui possédait la section Kuyeh-Tien-Tsin, et d'autre part, l'Administration impériale chinoise qui avait construit les sections Kuyeh-Sanghai-Kwan et Tien-Tsin-Loukouchiao (Pékin).

Il s'agissait pour l'administration impériale de racheter la « China Railways C° » . Cest ce qu'elle fit au début de l'année 1894. Les actionnaires furent indemnisés au moyen de Bons du Gouvernement portant intérêt à 5 0/0 l'an.

Vers le milieu de l'année 1897, il y avait là une ligne longue de 450 kilomètres partant de Pékin, et aboutissant à quelques milles au delà de Shanhaï-Kwan, à un point nommé Chinghouso.

D'autre part, les travaux de la partie du Transsibérien

traversant la Mandchourie étaient commencés, de même que ceux de la ligne transversale Kharbine-Port-Arthur.

C'est à ce moment que l' « Imperial Chinese Railway Cy » songea à continuer la ligne dans la direction de Moukden jusqu'à un point nommé Hsing-Minting. Il était prévu un embranchement sur Yingkow et Newchwang.

Il fallait pour cela contracter un emprunt. Déjà la Hongkong Bank avait avancé pour les travaux précédents 1.240.000 taels, la Banque Russo-Chinoise 600.000 taels et la Deutsch Asiatische Bank 700.000 taels.

Hu Yen Mei, directeur général, s'adressa à la Hongkong Bank. Les pourparlers commencèrent en avril 1898 et le 7 juin un contrat était signé entre Hu et M. Hillier, directeur à Pékin de la Hongkong Bank agissant dans le cas au nom de la British et Chinese Corporation (1). Il s'agissait d'une somme de 16.000.000 taels qui aurait servi, d'une part, à construire la ligne devant relier Chunghouso et Hsingmingting avec embranchement sur Yingkow et, d'autre part, à racheter les emprunts existants du Tien-Tsin-Sanghai-Kwan et Tien-Tsin-Loukouchiao (Pékin) (2).

L'emprunt avait été garanti par la voie elle-même, le matériel roulant et le revenu des lignes existantes et projetées.

Il était en outre réservé aux prêteurs le droit d'exploiter

(1) Société anglaise constituée en vue d'obtenir des concessions en Chine. C'est elle qui négocia toutes les plus importantes affaires de chemins de fer pour le compte des Anglais. Elle dut, en grande partie, son succès à l'activité et à l'intelligence de son ancien représentant M. J. O. P. Bland.

(2) Voir le texte de cet accord page 86.

les mines de charbon et de fer de ces régions dans certaines conditions déterminées.

Si les Chinois apportaient un retard dans le payement ou si le payement n'était pas effectué, les prêteurs se réservaient le droit de reprendre la ligne et de l'exploiter jusqu'à remboursement complet du capital et des intérêts.

Au jour où le contrat devait être signé (le 7 juin 1898), le Chargé d'affaires de Russie à Pékin, M. Pavloff, adressa une protestation au Gouvernement chinois, déclarant que la garantie donnée aux Anglais à l'occasion de l'emprunt constituait une hypothèque et que la Russie ne pouvait l'admettre dans un pays qui, par contrat, était réservé à son influence.

Les négociations entre Hu et M. Hillier reprirent et il fallut modifier les termes du contrat.

Ils arrivèrent à un accord le 10 octobre suivant et une convention fut signée. Le montant de l'emprunt était de £ 2.300.000, soit 57.500.000 fr. Les garanties étaient sensiblement les mêmes ; cependant les prêteurs n'avaient plus d'hypothèque sur la ligne, la Russie avait donc obtenu gain de cause.

L'édit impérial autorisant l'emprunt parut le 27 novembre 1898.

Au commencement de février 1899, on distribua à Londres le prospectus d'émission. Dans ce prospectus, il était stipulé à la clause 6 que l'ingénieur en chef et le comptable devaient être Anglais. Les Russes arguèrent aussitôt que c'était là un contrôle étranger, sur la ligne, consenti à l'Angleterre seule et qu'ils ne pouvaient l'admettre.

Il fut alors entendu que la ligne serait construite par la

Chine et que des ingénieurs qui ne seraient pas nécessairement des Anglais, auraient le droit de contrôler, quand il leur conviendrait « si le travail était fait sérieusement ».

Pendant ce temps, le comte Mouravieff et sir Charles Scott étaient arrivés à un arrangement relatif aux zones d'influence que se réservaient respectivement la Russie et l'Angleterre en Chine : soit la Mandchourie et la vallée du Yang-Tseu (1).

Les travaux de la ligne avaient été cependant commencés en automne de 1898. En été 1899, ils atteignaient Hsiaoling-Ho, à 2 milles de Chinchow. La saison des pluies arrêta les travaux qui ne furent repris qu'au mois d'octobre. Le rail atteignait Yingkow (Newchwang) vers le milieu de février 1900.

De Kaopanzu, point situé sur la ligne Pékin-Yingkow, la ligne devait aller rejoindre Hsinmingting. Les travaux de cette ligne étaient terminés jusqu'au vingtième mille quand arriva l'insurrection des Boxers.

En octobre de cette même année (1900), alors que les troupes alliées étaient entrées dans Pékin assiégé et avaient ramené le calme dans le nord de la Chine, le maréchal de Waldersee commandant en chef des armées, proposa de donner aux Russes le contrôle de la ligne Shanghaï-Kwan à Yangtsun (2) tandis que des ingénieurs militaires allemands assistés d'ingénieurs d'autres puissances s'occuperaient de réparer la ligne de Yangtsun à Pékin.

(1) Voir le texte de ces accords page 26.

(2) Yangtsun est un point situé sur la ligne de Tien-Tsin à Pékin, à une distance de 40 kilomètres de Tien-Tsin.

Le 21 février de l'année suivante (1901) un nouvel accord fut conclu d'après lequel la direction de toute la ligne depuis Pékin jusqu'à Shanhaï-Kwan était remise à l'autorité militaire. Le lieutenant-colonel Mac-Donald fut nommé directeur des chemins de fer. Ce ne fut qu'en 1902 que la ligne fut remise à une administration civile.

Les travaux étaient repris peu à peu. On décida tout d'abord de construire un premier embranchement en reliant Pékin à la ville de Tungchow, située à 12 milles ou 19 kil. 300 de la capitale. Cette ligne coûta £ 30.000, non compris le prix du matériel roulant (soit 750.000 fr).

Il s'agissait également de relier la ville principale à la ville de Pékin elle-même. De Loukouchiao, on continua la voie jusqu'au delà des murailles de la ville tartare auprès du quartier des Légations.

Tout à côté de Shanghaï-Kwan, existait le port de Chingwantao qui doit son importance à ce qu'il n'est jamais bloqué par les glaces. Ce port fut relié à la ligne Pékin-Moukden au début de 1901. La voie avait six milles de long, à écartement normal, soit 9 kil. 600.

D'autre part, la ligne principale fut continuée jusqu'à Hsingmingting (commencée au printemps 1903, terminée en automne).

Le pont sur le Taling Ho, sur la section Chinchow Kaopantzu, qui avait été commencé en hiver 1899 ne fut terminé qu'en 1904.

Le raccordement entre les deux lignes Pékin-Hsingmingting et Kharbine Port-Arthur ne se fit qu'en 1905. Les Japonais construisirent pendant la guerre une ligne à voie étroite reliant Hsingmingting à Moukden. La longueur

était de 48 milles (77 kil. 232). Elle avait coûté 1.340.000 yens, soit 3.484.000 francs. Ce qui représente une dépense kilométrique de 45.110 francs.

La largeur de la voie reliant Pékin à Hsingminting étant la largeur normale (1 m. 42) et celle de Hsingminting-Moukden étant la largeur japonaise, soit un peu plus d'un mètre, il s'agissait pour la Chine, d'une part, de racheter la ligne construite pendant la guerre et d'autre part, de ramener la voie existante à une largeur normale.

Les deux puissances entamèrent les pourparlers au sujet de cette ligne au début de 1907 et le 15 avril de cette même année (1), M. Hayashi, ministre du Japon en Chine, signa au nom de son gouvernement un contrat par lequel la Chine s'engageait à racheter la ligne existante au prix de 1.660.000 yens (soit 4.316.000 fr.) (1). Le Gouvernement chinois dans cette circonstance était représenté par Na Tung et Tang Chao Yi.

Dans le contrat signé à cette occasion, il était entendu également que la Chine s'engageait à s'adresser à la South Mandchourian Railway Cie (Cie japonaise) pour en obtenir la moitié de la somme nécessaire à la construction de la partie du Hsinmingtin-Moukden située à l'Est du fleuve Liao. L'emprunt nécessité à cette occasion devrait être remboursé dans un délai de 18 ans.

Il fut fait en août 1909. Une somme de 320.000 yens (soit 832.000 fr.) était avancée à la Chine à 93 0/0.

Pendant tout le temps que durera l'emprunt l'Ingénieur en chef et le comptable devront être des Japonais.

(1) Voir le texte de ces accords page 69.
(2) L'opération du rachat eut lieu dans le mois qui suivit.

*
* *

La Chine possède donc là un réseau de 733 milles soit 1.180 kilomètres de voie normale qui se décomposent de la façon suivante :

Pékin-Shanhaï-Kwan et Pékin-Tungchau . soit 458 kil.500 directs	285 milles
et 85 milles de raccordement, soit 136 kilomètres.	85 —
Shanhaï-Kwan-Moukden . . . . soit 510 kilomètres	317 —
et 46 milles de raccordement, soit 74 kil. .	46 —
	733 milles

Le capital employé à la construction de cette ligne et de ses annexes s'élèverait à $ 49.594.428,57 représenté pour $ 27.600.000 par l'emprunt impérial de £ 2.300.000 de 1899.

Tous les revenus de la ligne sont versés à la Hongkong Bank qui retient les sommes nécessaires au paiement des coupons et à l'amortissement du capital de l'emprunt et qui reverse le surplus à l'administration chinoise.

Elle aurait coûté environ, en tenant compte du cours variable de la piastre environ £ 8.000 le mille de voie simple soit 125.000 francs le kilomètre.

Les dernières recettes ont été :

1906. . . .	$ 12.191.188
1907. . . .	— 9.944.866
1908. . . .	— 11.067.676

Les recettes de 1908 se décomposent ainsi :

Passagers . .	$	4.898.632
Marchandises .	—	5.861.195
Divers . . .	—	307.849

Les dépenses ont été en 1908 :

Entretien de la ligne.	$	653.149
Matériel	—	1.529.285
Trafic	—	375.168
Frais généraux . .	—	517.964
		3.075.566
Bénéfices nets en 1908	—	7.992.110

Service de l'emprunt fait à Hongkong en 1899 :

£2.300.000 . . . . $ 1.172.570,67

Revenu du capital engagé : 15,964 0/0.

Ligne des Hsilings. — Un petit embranchement à la ligne Pékin-Moukden fut construit par l'Administration des Imperial Chinese-Railways. Elle reliait Kaopetien aux tombeaux de l'ouest des empereurs. Le ministère des Finances en paya les frais.

Voir, également, l'*annexe* à la dépêche identique échangée entre le comte Muravieff et Sir Charles Scott, p. 27.

Preliminary agreement between the Hongkong and Shanghaï Banking Corporation and Director-General Hu, respecting the Peking-Newchwang railway loan.

This is a preliminary Agreement made between his Excellency Hu, Governor of Peking and Administrator-General of the Imperial Rail-

ways of North China within and without the Great Wall, hereinafter called the Administrator-General, of the one part; and the Hong Kong and Shanghai Banking Corporation, representing a British Syndicate, hereinafter called the Syndicate, of the other part.

1.—The Syndicate is hereby authorized by the Administrator-General to make arrangements to float and issue, on behalf of the Railway Administration, on the best terms obtainable on the market, a sterling loan for the equivalent of about 16.000.000 taels, for the construction of railway line from Chung-hou-sou to Hsin Ming-tien, and a branch line to Ying-tzu, and for the redemption of existing loans to the Tientsin-Shan-hai-kuan and Tientsin-Lu-kou-chiao lines.

2.—The security for the loan shall be the permanent way, rolling-stock, and entire property, together with the freight and earnings of the existing lines between Peking, Tientsin, Tang-ku, and Chung-hou-sou, and also of the proposed new lines when constructed, in addition to the rights of mining coal and iron, which will be retained by the Railway Administration on each side of the proposed new lines, for a distance to be determined. In the event of default or arrears in payment of interest or payments of principal, the said railway lines and mines shall be handed over to representatives deputed by the Syndicate, to manage them on their behalf, until principal and interest of the loan are redeemed in full, when the management will revert to the Railway Administration.

It will, however, be provided that if such arrears are for a small sum, and it appears desirable to the Syndicate to extend the due date of their payment for a term not exceeding three months, it shall be open to the syndicate to do so.

In the event of any special circumstances arising, necessitating the introduction of important changes by the management aforesaid, these changes shall be effected in consultation with the Administrator-General, and in the best interests of the railway. In the case of war or famine, troops and grain will be transported over the line on terms to be arranged hereafter.

No further loan, charge, or mortgage shall be charged on the security named above until this loan is redeemed.

3.—During the currency of the loan the principal members of the railway staff shall be capable and experienced Europeans, who shall be, as at present, appointed by the Administrator-General of the Railway, and may be, in the event of their misconduct or incompetency, dismissed, after consultation with the Chief Engineer. If there are Chinese, with sufficient engineering or traffic experience, they may be appointed as well as Europeans. Should it be necessary to appoint a new Chief

Engineer, such appointment shall be made in consultation with the Syndicate.

In addition to above, a capable and experienced European Railway Accountant shall be appointed to inspect all the accounts of the railways.

All receipts and earnings of the lines herein specified shall be paid into the credit of the Railway Administration with the Hong Kong and Shanghaï Banking Corporation, Tientsin, together with 50.000 taels annually payable under the Board of Revenue's arrangement, approved by the Throne, by each of the provinces of Shansi, Shensi, Honan, and Anhui, for railway purposes for ten years.

All expenses of repairing and maintaining lines will be paid from this account, the remainder of which shall then be charged with the service of this loan.

4.—The rate of interest, price, term of years, and other particulars shall be left to the Syndicate to arrange, on the best terms possible, on the market, when the moment appears favorable for floating the loan. Instalments of proceeds will be arranged as far as possible to suit the progress of construction and the requirements of the Administrator-General, interest being calculated from the date of such payments. The loan will be redeemable by annual drawings to be scheduled in the final agreement. Besides the drawings so scheduled the Administrator-General may from time to time, on giving due notification to the Syndicate, call for extra drawings to be held, bonds so drawn being redeemed by the Railway Administration at 20 per cent. premium on their par value.

5.—If it shall be found that the loan cannot be floated without the introduction of some special attraction, the Administrator-General shall memorialise the Throne, recommending that a concession of mining rights be granted to the Syndicate at a point or points on the lines, and on terms to be arranged with the Syndicate on the basis of the Mining Regulations newly established by the Tsung-li Yamen. The requests of the Syndicate will be confined to mines within a distance of 5 li of the railway.

6.—The date of issue of this loan shall be left to the discretion of the Syndicate, to be fixed in accordance with the state of the market, but should it be found impossible to issue it before the 1st day of October next, the Syndicate will arrange to advance to the Administrator-General, on or about that date, an instalment of about 2.000.000 taels on account of, and repayable out of the proceeds of the loan when floated. The terms of this advance shall be left to the arrangement of the Syndicate on the best terms obtainable, interest not to exceed the rate of

5 1/2 per cent. per annum, and the Syndicate shall be authorized to issue temporary bonds for the amount if required.

7.—For the satisfaction of the investing public who are unacquainted with China a satisfactory report will be required from District Engineer, Mr. J. Ginnell, as to the condition and earning power of the old lines, and as to the route, prospects, and mineral wealth of the new lines, and as to the new lines to be constructed, and Mr. Ginnell shall be instructed by the Administrator-General to proceed to London as soon as possible after the signing of this preliminary Agreement, to confer with the Syndicate on these matters.

8.—The terms of this preliminary Agreement will, immediately after signature, be submitted by the Administrator-General to the Throne for sanction by Imperial Edict, which shall be officially communicated by the Tsung-li Yamen to the British Minister in Peking.

9.—Three months from to the date of signature of this preliminary Agreement shall be allowed to the Syndicate to accept or decline its terms. Upon their confirmation by the Syndicate this preliminary Agreement shall be replaced by a definitive Agreement, providing for all details.

Signed at Peking, this 7th day of June 1898, being the 19th day of the 4th moon of the 24th year of the Emperor Kuang Hsu.

Seal of Administrator-General of Railways within and without the Shan-hai-kuan boundary.

For the Hong Kong and Shanghai Banking Corporation.

(Signed) : E. G. HILLIER, *Agent*.

Definitive agreement between the British and Chinese Corporation (limited) and Director General Hu respecting the Pekin-Newchwang railway (loan).

This agreement is made between His Excellency Hu, Governor of Peking, as Administrator-General of the Railways of North China within and without Shan-hai-kuan, acting under the authority of the Imperial Chinese Government, hereinafter called the « Administrator-General », of the one part, and the Hong Kong and Shanghai Banking Corporation, for themselves and on behalf of the British firm of Jardine, Matheson et Co., representing as joint agents the British and Chinese Corporation (Limited), hereinafter called the « Corporation » of the other part :

Whereas, on the 7th day of June 1898, being the 19th day of the 4th

month of the 24th year of the Emperor Kuang Hsu, a preliminary Agreement was signed at Peking between the Administrator-General and the Hong-Kong and Shanghai Banking Corporation, representing a British Syndicate, for a sterling loan for the equivalent of about 16.000.000 taels, for the construction of a railway line from Chung-hou-sou to Hsin-ming-ting and a branch line to Ying-tzu, and for the redemption of existing loans made to the Tientsin-Shan-hai-kuan and Tientsin-Lu-kou-chiao Railway lines : and.

Whereas in terms of the preliminary Agreement a period of three months from its date was allowed to the Syndicate to accept or decline its conditions : and.

Whereas the Hong Kong and Shanghaï Banking Corporation, before the expiration of the period named, duly notified the Administrator-General that it is prepared, with certain modifications, to arrange the issue of the loan upon the conditions named in the preliminary Agreement :

1.—The Corporation agrees to issue on behalf of the Administrator-General a sterling loan for the amount of £2.300.000, the proceeds of which are to be applied in the order following :—

(1).—To the redemption forthwith or at maturity of the loans and advances specified in the statement attached to this Agreement which have been made by foreign banks to the Tientsin-Shan-hai-kuan and the Tientsin-Lukou-chiao Railway lines. The Administrator-General hereby certifies that the total amount of the liabilities due by the lines named does not exceed the sum of 3.000.000 taels.

(2).—To the carrying out, within a period of three years from the date of this Agreement, of certain improvements and additions to rolling-stock on the existing lines between Peking and Shang-hai-kuan, recommended by the European Chief Engineer, and estimated by him to cost about 1.500.000 taels.

(3).—To the construction of a railway line from Chung-hou-so to Hsin-ming-ting, and one from a point on that line near Shih-san-chan to Ying-tzu, and of a branch line from Nu-erh-ho to the collieries of Nanp'iao.

The Administrator-General engages that the construction of the new lines here specified shall be completed within a period of three years from the date of this Agreement.

2.—In the event of the proceeds of this loan being insufficient for the completion of the new lines here specified, the Administrator-General will provide or will arrange with the Imperial Government of China to provide funds from other sources sufficient to complete their construction.

3.—This loan shall be a first charge upon the security of the perma-

nent way, rolling-stock, and entire property, with the freight and earnings of the existing lines between Peking and Shan-hai-kuan, and on the freights and earnings of the new lines when constructed. The Administrator-General shall, during the continuance of this loan, maintain the railway buildings, works, rolling-stock, and dependencies in good order and condition, and shall increase the rolling-stock from time to time to such extent as shall be necessary for the requirements of the traffic.

Should it be decided hereafter to construct branch lines or extensions connecting with the lines herein named, their construction shall be undertaken by the Railway Administration, and should the funds of the Railway Administration be insufficient for that purpose, it shall apply to the Corporation for the same.

4.—The principal and interest of this loan are guaranteed by the Imperial Government of China, and in the event of default in payment of interest or repayment of principal at due date, the Corporation shall immediately notify the Imperial Government of China thereof, and the Imperial Government of China will thereupon provide the funds necessary to meet such payment in sterling in London. In the event of the Imperial Government of China being unable to provide the funds necessary to meeting a payment of interest or principal when called upon by the Corporation to do so, in terms of this clause, the said railway lines and entire property shall thereupon be handed over to representatives deputed by the Corporation to manage, on their behalf, until principal and interest of the loan have been redeemed in full, when the management will revert to the Railway Administration. It is provided that should arrears of interest or principal be for a small sum, and it appears desirable to the Corporation to extend the due date of their payment for a term not exceeding three months, it shall be open to the Corporation to do so.

This arrangement, which differs from other contracts in that the Administrator-General retains control of the railway lines so long as the principal and interest of this loan are regularly paid, has been agreed to in consequence of the friendly relations which have long existed beetwen the Contracting Parties.

5.—No further loan shall be charged upon the security named above, except through the Corporation, until the loan is redeemed; and the Tsung-li Yamen will hand to the British Minister in Peking a written undertaking on behalf of the Imperial Government of China, that the railway lines named in this Agreement shall never be alienated or parted with.

6.—During the currency of this loan the Chief Engineer of the railways shall be a British subject. The principal members of the railway

staff shall be capable and experienced Europeans, who shall be, as at present, appointed by the Administrator-General of the Railways, and may be, in the event of their misconduct or incompetency, dismissed after consultation with the Chief Engineer.

If there are Chinese with sufficient engineering or traffic experience they may be appointed as well as Europeans.

Should it be necessary to appoint a new Chief Engineer; such appointment shall be made in consultation with the Corporation.

In addition to the above, a capable and efficient European Railway Accountant shall be appointed, with full powers to organize and direct the keeping of the railway accounts, and to act with the Administrator-General and the Chief Engineer of the railway in the supervision of receipts and expenditure.

7.—The railway lines named in the Agreement being Imperial Government lines, in the event of war or famine, Chinese Government troops and grain may be transported over the lines free.

8.—All receipts and earnings of the lines herein specified shall be paid into the credit of the Railway Administration with the Hong-Kong and Shanghai Banking Corporation, Tientsin, together with 50.000 taels annually, payable under the Board of Revenue's arrangement approved by the Throne, by each of the provinces of Shansi, Shensi, Honan, and Anhui, for railway purposes for ten years.

All expenses of working and maintaining the lines will be paid from their receipts and earnings, the remainder of which, together with the provincial funds above named, shall then be charged with the service of this loan. Payments of interest and repayments of principal shall be made in equal monthly instalments, and in accordance with the amounts and dates of a yearly schedule which will be furnished to the Administrator-General by the bank. These payments shall be made by the Administrator-General to the Hong-Kong and Shanghai Banking Corporation, Tientsin, in Hongping sycee sufficient to provide the sterling amount due to the bondholders in terms of the prospectus of the loan, the rate of exchange for these payments being fixed by that bank as each such payment becomes due. In reimbursement of expenses incurred in connection with the distribution of the service to the bondholders of the principal and interest of the loan, the Hong-Kong and Shanghai Banking Corporation, Tientsin, shall receive from the Railway Administration a commission of 1/4 per cent. on the annual loan service, which will be included in the yearly schedule for the same.

9.—The term of the loan shall be forty five years, and, subject to the modification mentioned hereinafter, repayment of principal shall

be made, so far as regards the bondholders, in forty equal annual instalments, commencing with the sixth year.

10.—Interest on the loan shall be charged at the rate of 5 per cent. per annum on the nominal principal, and shall be calculated on the balance of such principal at any time outstanding, payments of interests being made by the Administrator-General in accordance with the amounts and dates specified in the yearly Schedule to be provided.

11.—The loan will be redeemed by annual drawings in London as provided for in the prospectus. Besides the drawings as provided for, the Administrator-General may, on giving three months notice to the Corporation, call for extra drawings to be held for any amount. Bonds so drawn to be redeemed by the Railway Administration at 20 per cent. premium on their par value. Any such extra drawings must take place on the date of the ordinary drawing provided by the prospectus.

In the event of such extra drawings taking place, subsequent payments of interest will be adjusted in the Yearly Schedule to be provided, but the repayments of principal shall continue unaltered in terms of clause 9 of this Agreement until the loan is redeemed.

The Imperial Government of China hereby engages that this loan shall not be redeemed or converted otherwise than as herein provided.

12.—The price agreed upon for this loan is 90 per cent. net of the nominal principal, but should an unfavorable state of the market prevail at the time of issuing the prospectus the Corporation is hereby authorized to reduce the price of the loan, at its own discretion, to not less than 88 per cent. net to the Railway Administration.

13.—The Corporation are hereby authorized to issue to subscribers to the loan bonds for the total amount of the loan in pounds sterling, in such form and for such amounts as shall appear desirable to the Corporation, and the Minister for China in London will seal all such bonds with his official seal, as evidence that the Imperial Government of China is bound thereby. Each such bond shall bear the following clause :—

« The Imperial Government of China, pursuant to an Imperial Edict, dated............, unconditionally guarantees and declares itself responsible for the payment of the principal moneys and interest hereby secured, and in faith thereof it has specially authorized the Chinese Minister in London to seal this bond with his official seal ».

14.—All bonds and coupons and payments made and received in connection with this loan shall be exempt from Chinese taxes and imposts for ever.

15.—All details necessary for the prospectus and connected with

the service to the bondholders of the interest and repayment of principal of this loan, not herein explicitly provided for, shall be left to the arrangement of the Corporation, who are hereby authorized to issue a prospectus of the loan as soon as possible after the signing of this Agreement.

The Tsung-li Yamen will instruct the Chinese Minister in London to co-operate with the Corporation in any matters requiring conjoint action.

16.—The loan shall be issued to the public as soon as possible after the signing of this Agreement, and shall date from the first day of the month of its issue. Payment of the entire proceeds will be made in London to the order of the Administrator-General not later than the 31st day of March 1899; of the above proceeds the Corporation will advance to the order of the Administrator-General in London, on or before the 31st day of October next, the sum of £250.000; this advance will bear interest at the rate of 5 1/2 per cent. per annum until such time as the first instalment of the loan proceeds shall be available, when it shall be deducted from those proceeds by the Corporation.

17.—In the event of an unfavorable state of the market rendering the issue of this loan, and the payment of its proceeds to the Railway Administration impossible on the terms named without loss to the Corporation, the Corporation shall be granted such extension of time for the performance of its contract with the Administrator-General as the circumstances demand, any advances or instalments of proceeds already made to the Railway Administration being in that case treated as regards payment of interest, repayment of principal, security, and Imperial Chinese Government guarantee in terms of this present Agreement, and as forming part of the principal amount of this loan. Similar extension of time for the issue of this loan and payment of its proceeds shall also be granted in the event of the Deutsch-Asiatische Bank, Berlin, objecting to its issue before the month of April next, in accordance with the terms of clause 9 of the Agreement for the Chinese Imperial Government 4 1/2 per cent. Sterling Loan of 1898.

18.—Immediately after the signature of this Agreement, and before the issue of the prospectus of the loan to the public, the Administrator-General will memorialise the Throne and obtain an Imperial Edict confirming and sanctioning the provisions of this Agreement the Imperial Edict so received being then communicated officially and without delay by the Tsung-li Yamen to the British Minister in Peking.

19.—The Corporation may, subject to all its obligations, transfer or delegate all or any of its rights and discretions to any British Com-

pany, Directors, or Agents, in consultation with the Administrator-General, with or without power of further transfer and sub-delegation.

20.—This Agreement is executed in quadruplicate in English and Chinese, one copy to be retained by the Administrator-General, one by the Tsung-li Yamen, one by the British Minister in Peking, and one by the Corporation. Should any doubt arise as to the interpretation of the contract, the English text shall be accepted as the standard.

Signed at Peking by the Contracting Parties this 25th day of the eighth month of the twenty-fourth year of the Emperor Kuang-Hsu, being the 10th day of October 1898, Western Calendar.

Statement of loans and advances by foreign Banks to the Imperial Railway administration to be redeemed in terms of this contract.

By the *Hong-Kong and Shanghaï Banking corporation* :

2nd November 1894, to Shan-Haï-Kuan section, Hongping, taels.	200.000
23rd October 1896 to Loukouchiao section, taels . . .	400.000
8th June 1897 to Loukouchiao section, taels	300.000
8th June 1897 to railway Bonds, taels	140.000
3rd December 1897 to Peking Section, taels	200.000
By *the Russo Chinese Bank* :—	
One, due Jannary 1900, taels	200.000
One repayable by monthly instalments of 10.000 taels commencing 1898, taels	30.0000
Deutsch Asiatische Bank:—	
One due spring 1899, £90.000, taels	700.000

Hsinmingting-Fakumen [1]

Cette ligne qui aurait été en quelque sorte une amorce pour le doublement des lignes russes et japonaises de Mandchourie puisqu'elle s'étendait parallèlement au Kharbine-Port-Arthur a été l'objet d'une demande des Anglais, notamment de la maison Pauling.

Les Japonais ont fait échouer ce projet.

Par le contrat signé à Pékin le 1er septembre 1909, entre la Chine et le Japon, dont il est parlé plus haut, la Chine s'engagea à ne consentir à la construction de cette ligne, qu'au cas où elle obtiendrait l'assentiment du Japon.

Contrat

The Imperial Government of Japan and the Imperial Government of China, actuated by the desire to consolidate the relations of amity and good neighbourliness between the two countries, by settling definitely the matters of common concern in Manchuria, and by removing for the future all cause of misunderstanding, have agreed upon the following stipulations :—

(1) Fakumen est situé au nord ouest de Mukden près de cette ville. Hsinminting est situé sur le Pékin-Mukden également à une faible distance de Mukden.

Article premier. — The Government of China engages that in the event of its undertaking to construct a railway between Hsinmintun and Fakumen it shall arrange previously with the Government of Japan.

Art. 2. — The Government of China recognizes that the railway between Tashichao and Yinkow (Newchwang) is a branch line of the South Manchurian Railway, and it is agreed that the said branch line shall be delivered up to China simultaneously with the South Manchurian Railway upon the expiration of the term of concession for that main line. The Chinese Government further agrees to the extension of the said branch line to the port of Yinkow (Newchwang.)

Art. 3. — In regard to the coal mines at Fushun and Yentai the Governments of Japan and China are agreed as follows :—

(a) The Chinese Government recognizes the right of the Japanese Government to work the said coal mines.

(b) The Japanese Government respecting the full sovereignty of China, engages to pay the Chinese Government tax upon coals produced in those mines. The rate of such tax shall be separately arranged upon the basis of the lowest tariff for coals produced in any other places of China.

(c) The Chinese Government agrees that in the matter of the exportation of coals produced in the said mines, the lowest tariff of export duty for coals of any other mines shall be applied.

(d) The extent of the said coal mines, as well as all the detailed regulations, shall be separately arranged by commissioners specially appointed for that purpose.

Art. 4. — All mines along the Antung-Mukden Railway and the main line of the South Manchurian Railway, excepting those at Fushun and Yentai, shall be exploited as joint entrerprises of Japanese and Chinese subjects, upon the general principes which the Viceroy of the Eastern Three Provinces and the Governor of Mukden agreed upon with the Japanese Consul-General in the fortieth year of Meiji, corresponding to the thirty-third year of Kuangsu. Detailed regulations in respect of such mines shall, in due course, be arranged by the Viceroy and the Governor with the Japanese Consul-General.

Art. 5. — The Government of Japan declares that it has no objection to the extension of the Peking Mukden Railway to the City Wall of Mukden. Pratical measures for such extension shall be adjusted and determined by the local Japanese and Chinese authorities and technical experts.

In witness whereof the undersigned, duly authorized by their respec-

tive Governments have signed and sealed the present Agreement in duplicate, in the Japanese and Chinese languages.

The 4th day of the 9th month of the 42nd year of Meiji. The 20th day of the 7th month of the 1st year of Hsuan Tung.

HIKOKICHI IJUIN.

LIANG TUN-YEN.

Pékin-Kalgan

Cette ligne était destinée à réunir Pékin au centre important de Kalgan, situé au Nord-Ouest de la capitale. La route de Pékin à Kalgan était suivie depuis les temps les plus reculés par toutes les caravanes de Mongolie qui employaient la passe de Nankou pour déboucher dans les plaines du Tchih-Li (1). La construction en fut faite par les Chinois au moyen des bénéfices opérés sur les chemins de fer impériaux du nord de la Chine. Imperial Railways of North China).

Les travaux commencèrent au début de l'année 1905, le 30 septembre 1906 ils atteignaient la ville de Nankou située à 33 milles du point de départ Fengtaï sur la ligne de Pékin à Tien-Tsin.

La ligne totale Fengtaï-Pékin-Kalgan était inaugurée en novembre 1909.

Sa longueur est de 125 milles soit 201 kil. 125. On estime qu'elle a dû coûter 200.000 francs le kilomètre, soit au total

(1) Voir la carte p. 77.

40.200.000 francs. Mais il semble qu'elle ait dû coûter beaucoup plus cher.

On prête aux Chinois le projet de prolonger cette ligne jusqu'à Suiyanhing au nord-ouest du Shansi en passant par Tatungfou et Sopinfou. Il paraît plus probable au contraire qu'elle servira de tronçon à une ligne qui passant par Urga irait rejoindre le transsibérien et abrégerait ainsi la durée du trajet entre Pékin et l'Europe, mais un tel projet ne sera pas sans rencontrer l'opposition des lignes russe et japonaise de Mandchourie qui verraient diminuer leur trafic dans des proportions notables.

Chinchow-Tsitsihar-Aïgoun [1]

Dans les premiers mois de l'année 1910, un syndicat américain et une maison de construction anglaise, la maison Pauling et Cº obtinrent du Gouvernement chinois la concession de cette ligne longue de 800 milles (soit 1.287 kilomètres).

La construction serait exécutée à forfait et la ligne livrée au Gouvernement chinois au fur et à mesure de son avancement. L'emprunt nécessaire serait gagé sur le chemin de fer même et l'intérêt des obligations ainsi que leur amortissement seraient garantis par le Gouvernement chinois sur les revenus généraux de l'empire.

Aucune suite n'a encore été donnée à ce projet.

(1) Chinchow est situé sur le Pékin-Mukden entre Shanhaï-Kwan et Mukden.

Tsitsihar est situé sur la frontière de la Mongolie et de la Mandchourie.

Aïgun est situé sur la frontière nord de la Mandchourie.

Pékin-Hankéou ou Lu-Han ou Kin-Han [1]

En 1889, Chang Chih Tung, alors gouverneur de Canton, fut chargé par le Gouvernement chinois de s'occuper de la construction de la partie sud d'une ligne devant relier Pékin à Hankéou, tandis que Li Hung Chang, vice-roi du Chihli, était chargé de la partie nord. Le capital nécessaire devait être de provenance chinoise.

En l'année 1896, Chang Chih Tung et Li Hung Chang firent comprendre au Tsung Li Yamen l'erreur de ce ministère sur les ressources de la Chine quand il proposait de construire cette ligne sans faire appel au capital étranger.

Ils reçurent alors mission de donner la concession à une compagnie étrangère.

Le 20 octobre 1896, parut un décret impérial ainsi conçu:

« A la suite d'une demande de LL. EE. les vice-rois du

(1) Ces noms ont la provenance suivante : Lukuchiao fut d'abord choisi comme devant être le point de départ, à la porte de Pékin : on en prit la première syllabe ainsi que celle du point terminus Hankéou. Dans Kin-Han on prit la dernière syllabe de Pékin et la première de Hankéou.

Tchili et du Hukuang adressée à S. M. l'Empereur de Chine, un édit impérial portant la date de ce jour autorise la constitution d'une compagnie de chemin de fer tout en lui accordant la concession de la ligne de Lou-Kou-Chiao (Pékin) à Hankéou ».

« S. M. l'Empereur a autorisé la Compagnie des chemins de fer (1) à contracter à l'étranger un emprunt dont le produit sera affecté tout entier à la construction de cette ligne ».

« S. E. Sheng Hsuan-Huai, sous-secrétaire d'État, est nommé directeur général de cette nouvelle Compagnie ».

Diverses sociétés s'organisèrent, les Chinois reçurent les propositions à la fois d'un groupe de financiers américains, de capitalistes anglais et d'un syndicat belge.

Les négociations furent tout d'abord menées activement avec le groupe américain mais le syndicat belge ayant proposé aux Chinois des conditions que ne pouvaient accepter les Américains, l'accord fut conclu avec lui.

D'un autre côté, M. Gérard, ministre de France à Pékin, rappela au Tsung Li Yamen l'article 7 du traité franco-chinois du 9 juin 1885 qui stipulait que, en ce qui concernait les chemins de fer, la Chine devait user de toute son influence pour s'adresser à l'industrie française. Soit que les Belges aient craint de voir l'affaire leur échapper à notre profit soit qu'ils aient compris tout l'avantage qu'ils pouvaient retirer de notre aide, ils entamèrent avec nous des négociations en vue d'unir nos efforts aux leurs et ils y réussirent.

(1) Compagnie chinoise constituée à cette occasion.

Dès l'année 1897, un contrat préliminaire fut signé entre le Gouvernement chinois et un Syndicat franco-belge formé alors en vue de la construction du chemin de fer et le 18 juin 1898, malgré l'opposition assez ferme de l'Angleterre, le ministre de Belgique à Pékin, M. Joostens, obtint la concession définitive de la ligne pour la Société d'études de chemins de fer en Chine (1).

Le Syndicat franco-belge obtint non seulement l'appui de la Compagnie impériale chinoise des chemins de fer dirigée par Chang Chih Tung, mais aussi le patronage officiel du Gouvernement de Pékin qui donnait son appui financier au moyen de la combinaison suivante.

La Chine décidait d'émettre un emprunt d'Etat ; le gouverment chinois remettait au Syndicat les titres à 90 0/0 du nominal, somme estimée suffisante pour couvrir les dépenses. Le Syndicat s'occupait seulement d'émettre l'emprunt, il recevait comme rémunération pour ses travaux 20 0/0 sur les bénéfices nets.

On procéda alors, en mars 1899, à l'émission d'un emprunt d'un montant nominal de 112.500.000 francs, appelé « Emprunt chinois 5 0/0 1898 ». Cet emprunt fut émis en même temps à Bruxelles et à Paris. L'amortissement devait commencer à partir de la dixième année, la dernière annuité payable au bout de la trentième année. Le Gouvernement chinois se réservait le droit de rembourser l'emprunt à partir de la fin de l'année 1908.

Le revenu impérial et les bénéfices du chemin de fer ser-

(1) Voir à ce sujet l'incident auquel donna lieu la signature de ce contrat dans l'*Historique*, p. 14.

vant de garantie à l'emprunt furent placés à la Banque russo-chinoise.

Telle était la participation européenne, quant à la participation chinoise, elle devait être nominalement de 13.000.000 de taels. Sur cette somme seulement 5.800.000 taels furent versés. Le tael valant environ 3 fr. 75 à cette époque, c'est donc une somme de 21.750.000 qu'il faut ajouter aux 112 500.000 fr. fournis par l'emprunt, soit 134.250.000 fr.

Les troubles de 1900 causèrent un préjudice très grave à la Société de construction qui demanda à la Chine un dédommagement de 34.569.364 francs qu'elle obtint.

Le coût de la ligne qui aurait été pour les 1.271 kilomètres de 105.620 francs au kilomètre a donc, de par ce fait, été porté à 148.000 francs.

Au début de 1899, les Belges commencèrent la construction.

La ligne en quittant Hankéou, suit pendant quelque temps le Yangtseu, puis traverse la plaine du Hupeh. Au kilomètre 153 la ligne gravit en zigzags quelques collines. Elle fut attaquée en même temps à Pékin et à Hankéou.

Au commencement de décembre 1904, le rail atteignait le Ho Hangho, situé à 500 kilomètres d'Hankéou. Le pont gigantesque qui traverse le fleuve mesure 3 kilomètres de long. Il émerge d'environ 6 m. 25 au-dessus des hautes eaux.

La ligne fut officiellement inaugurée le 9 novembre 1905.

La largeur de la voie est la valeur normale.

Les rails furent, en grande partie, fabriqués à Hanyang (1).

(1) Hanyang est une ville située sur la rivière Han en face de Han-

En 1908, le Gouvernement chinois, en présence des bénéfices magnifiques réalisés sur la ligne, décida de profiter du du droit de rachat qui lui avait été laissé.

Différentes banques entrèrent en compétition pour fournir au Gouvernement chinois l'argent nécessaire au rachat.

Un contrat fut signé à Pékin le 8 octobre 1908, par lequel la Banque de l'Indo-Chine et la Hongkong Bank s'engageaient à fournir une somme de 5.000.000 de livres, nécessaires à ce rachat.

M. Casenave, directeur de la Banque de l'Indo-Chine à Pékin et M. Hillier, directeur de la Hongkong Bank, signèrent ce contrat.

L'emprunt émis à cette occasion le 12 octobre de la même année en même temps à Paris et à Londres portait intérêt à 5 0/0 pour les quinze premières années et ensuite à 4 1/2 0/0 pendant une autre période de quinze ans.

Le prix payé à la Chine était de 94 0/0.

Le 1er janvier 1909, le Gouvernement chinois prit possession de la ligne qui est maintenant comprise dans le réseau des chemins de fer impériaux chinois du nord de la Chine.

Un certain nombre d'ingénieurs européens sont restés au service du Gouvernement chinois notamment l'ingénieur en chef, un Français, M. Bouillard.

Il y a sept embranchements formant un total de 127 kilomètres :

Loukouchiao à Fengtaï . . .	6 kil.

kéou. Il y est installé une Société chinoise très importante de forges et hauts fourneaux.

Liang-Siang-Sien à Toli . . .	14	»
Liouliho à Tchokeutien . . .	16	»
Paotingfou à Paoting port . .	5	»
Kaopetien aux Hsiling . . .	50	»
Kaoysien à Lincheng	16	»
Chu-Chow à Yu.	20	»
	127	kil.

ce qui avec la ligne proprement dite longue de 1.271 kilomètres forme un ensemble de 1.398 kilomètres.

Pendant la dernière année d'exploitation par la Société d'études, les bénéfices et dépenses de la ligne se sont élevés à :

Année 1908

Recettes de la ligne (1).		$ 9.693.347
pour lesquels voyageurs. .	$ 2.908.401	
» marchandises.	» 6.692.774	
» divers . . .	» 92.182	
Dépenses.		» 3.330.181
Bénéfice net de l'exploitation		$ 6.363.166

Contrat d'emprunt

Entre les soussignés :

1. — L. L. E. E. les vices-rois du Tchili et du Houpé agissant en vertu des pleins pouvoirs du Gouvernement impérial chinois, dûment autorisés par décret de Sa Majesté l'Empereur de Chine, en date du 20 octobre 1896, dont communication a été faite officiellement au représentant de la Belgique à Pékin, par dépêche du Tsung-li-Yamen en date du. . . . . . . (2).

(1) La piastre peut pour l'année 1908 être évaluée à 2 fr. 25.

(2) Par un hasard inexplicable cette date se trouve en blanc dans le texte officiel du contrat.

2. — La Compagnie des chemins de fer chinois représentée par S. E. Sheng Hsuan Huai, son directeur général, et la Société d'études des chemins de fer en Chine, représentée par M. Eugène Hubert, ingénieur, il a été convenu ce qui suit :

Article premier. — Le Gouvernement impérial chinois a, suivant décret en date du 20 octobre 1896, dont copie est annexée au présent contrat, accordé la concession de la ligne de Lu-Kou-Tchiao (Pékin) à Hankow (1.300 kilomètres environ) à la Compagnie des chemins de fer chinois, qui possède des ressources s'élevant à treize millions de taels.

Un édit de Sa Majesté l'Empereur de Chine a autorisé L. L. E. E. les vice-rois du Tchili et Houpé et S. E. Sheng Hsuan-Huai, directeur général des chemins de fer chinois à créer au nom et pour le compte du Gouvernement impérial chinois, un emprunt dont le produit est destiné exclusivement à l'établissement de la ligne susénoncée. Cet édit qui porte la date du 20 octobre 1896 et dont une copie est annexée au présent contrat est ainsi conçu :

« Edit de Sa Majesté l'Empereur de Chine :

« A la suite d'une demande de L. L. E. E. les vice-rois du Tchili et « du Hukwang, adressée à Sa Majesté l'Empereur de Chine, un édit « impérial portant la date de ce jour autorise la constitution d'une « compagnie de chemin de fer tout en lui accordant la concession de « la ligne de Lou-Kou-Tchiao (Pékin) à Hankow.

« Sa Majesté l'Empereur a autorisé la Compagnie des chemins de fer « à contracter à l'étranger un emprunt dont le produit sera affecté « tout entier à la construction de cette ligne.

« S. E. Sheng-Hsuan-Huai, sous-secrétaire d'Etat, est nommé direc- « teur général de cette nouvelle compagnie. »

« Pékin, le 20 octobre 1896.

« En conformité de cet édit, le Gouvernement impérial chinois, représenté par L. L E. E. les vice-rois du Tchili et du Houpé et le directeur général des chemins de fer chinois, a décidé de créer un emprunt 5 0/0 extérieur or, de l'Etat, d'un montant nominal de 112.500.000 francs. Cet emprunt recevra la dénomination d'emprunt chinois 5 0/0 1898.

Art. 2. — Cet emprunt sera représenté par 225 000 obligations de 500 francs or.

Ces obligations, dont le texte est annexé au présent contrat, seront signées au nom du Gouvernement impérial chinois par les vice-rois du Tchili et du Houpé et par le directeur-général de la Compagnie des chemins de fer chinois.

Elles seront émises en coupures de une à cinq obligations, dans la

proportion qu'indiquera la Société d'études des chemins de fer en Chine et confectionnées aux frais de celle-ci.

Elles rapporteront 5 0/0 d'intérêt par an sur le capital nominal payables en or.

Les intérêts courront à compter du jour des versements et seront payables le 1er septembre et le 1er mars de chaque année.

Art. 3. — L'emprunt sera amorti en 20 années, à partir de l'année 1909, par voie de tirages au sort annuels qui auront lieu à Bruxelles, dans les bureaux de la Société générale pour favoriser l'industrie nationale, conformément au tableau annexé aux présentes.

Les tirages seront effectués le deuxième mardi de janvier de chaque année ; le premier tirage aura lieu à cette date en 1909.

Les numéros des titres sortis seront publiés dans quatre journaux aux frais de la Société d'Etudes des chemins de fer en Chine.

Art. 4. — Les obligations sorties au tirage, seront payées en or à leur valeur nominale à l'échéance du coupon suivant le tirage. Les obligations présentées au remboursement, devront être munies de tous les coupons non encore échus et le montant des coupons manquants sera déduit du capital à rembourser.

Les intérêts sur les obligations cessent de courir à partir du jour indiqué pour le remboursement.

Art. 5. — Le Gouvernement impérial chinois s'interdit de procéder avant le 1er septembre 1907 à une augmentation de l'amortissement, à un remboursement de la totalité de l'emprunt ou à sa conversion. Après cette date, il sera libre de rembourser l'emprunt à n'importe quel moment avant les termes d'échéance, et une fois le remboursement effectué, le contrat sera déclaré nul.

Art. 6. — Les coupons et les titres amortis seront payables en francs en Europe, dans le ou les établissements que la Société d'études désignera et chargera du service de l'emprunt.

Art. 7. — Le paiement des intérêts et le remboursement des obligations faisant partie du présent emprunt sont garantis par les revenus généraux du Gouvernement impérial chinois. De plus, en vertu d'une autorisation déjà accordée par le Gouvernement chinois, et d'accord avec lui, la Compagnie des chemins de fer chinois déclare affecter spécialement par préférence au paiement des intérêts et du capital du présent emprunt et en conséquence céder et déléguer en faveur des dites obligations, tout le produit net de la ligne de Lu-Kou-Tchiao (Pékin) à Hankow, après paiement régulier de tous frais d'administration et d'exploitation, le tout, ainsi qu'il est d'ailleurs indiqué dans un traité d'exploitation intervenu entre la Compagnie des chemins de fer chinois et la Société d'études des chemins de fer en Chine, traité ci-annexé et faisant partie intégrante avec ce contrat.

Cette affectation est faite d'une manière exclusive et irrévocable jusqu'à complète extinction des obligations du présent emprunt.

Art. 8. — La Compagnie des chemins de fer chinois charge la Société d'études de verser les fonds provenant du produit net de l'exploitation à la Société générale pour favoriser l'industrie nationale établie à Bruxelles, ou à la société que celle-ci désignera. Celle-ci convertira en or, au mieux des intérêts du Gouvernement impérial chinois et de la Compagnie des chemins de fer chinois, et jusqu'à concurrence de la somme nécessaire pour assurer le service de l'emprunt à l'échéance semestrielle suivante, les remises qui lui seront faites par la Société d'études chargée par la Compagnie des chemins de fer chinois de les effectuer.

Ces remises de la Société d'études à la Société générale belge, ou à la société que celle-ci désignera, continueront jusqu'à ce que la somme nécessaire pour le service intégral de l'emprunt à l'échéance semestrielle suivante ait été réalisée en or, et de telle sorte que ce service soit assuré trois mois au moins avant cette échéance semestrielle. Les établissements dépositaires feront valoir ces sommes de la manière la plus avantageuse au profit de la Compagnie chinoise.

Le compte dans lequel ces sommes seront versées sera débité vingt jours avant l'échéance semestrielle de la somme nécessaire pour le service de l'emprunt, intérêt, amortissement, frais et commissions.

Art. 9. — La Banque qui aura reçu en dépôt les fonds aura le droit de prélever, sans nouvelles autorisations, sur ces fonds en dépôt le montant des coupons à payer pendant la période de construction.

Art. 10. — Pour assurer la garantie qui vient d'être donnée aux obligations du présent contrat la Compagnie des chemins de fer chinois concède à ces obligations une garantie spéciale de premier rang sur le chemin de fer de Lu-Kou-Tchiao (Pékin) à Hankow ; ligne, matériel fixe et roulant et produits.

Cette affectation spéciale est acceptée au nom des porteurs d'obligations par la Sociéte d'études.

En cas de non-exécution des engagements pris par la Compagnie des chemins de fer chinois dans le présent contrat, la Société d'études ou la Société belge qu'elle se substituera aura tous pouvoirs pour exercer sur les dits biens tous droits et actions résultant de cette affectation spéciale.

Art. 11. — Les stipulations qui précèdent ne font pas obstacle à la responsabilité personnelle du Gouvernement impérial chinois relativement au présent emprunt, telle que cette responsabilité est spécifiée à l'article 7. En conséquence, le Gouvernement impérial chinois s'engage à parfaire la somme nécessaire pour le service en or de l'emprunt,

au cas où les sommes provenant du produit net de la ligne de Lu-Kou-Tchiao (Pékin) à Hankow, et versées par la Société d'Etudes, chargée de ce service par la Compagnie des chemins de fer chinois, à la Société générale belge, ou à la société qu'elle se sera substituée, n'auraient pas produit, après leur conversion en or, et trois mois au moins avant l'échéance semestrielle suivante, somme suffisante pour assurer ce service.

Dans ce cas, et sur la demande qui lui en sera adressée, le Gouvernement impérial chinois devra tenir à la disposition de la Société générale belge ou de la société qu'elle se sera substituée, soixante jours avant l'échéance semestrielle suivante, en or, ou en valeurs jugées suffisantes pour la produire, en or, la somme qu'elle lui aura indiquée comme étant nécessaire pour compléter le service.

Art. 12. — Sur les sommes provenant des versements de la Société d'études ou des versements du Gouvernement impérial chinois, la Société générale belge ou la société qu'elle se sera substituée, mettra en temps utile à la disposition des maisons et établissements chargés du service de l'emprunt les montants à ce nécessaires dans la mesure des besoins constatés dans le semestre précédent.

Art. 13. — Le Gouvernement impérial chinois paiera aux maisons et établissements chargés du service de l'emprunt une commission de 1/4 0/0 sur le montant des coupons payés ; et une commission de 1/4 0/0 sur le montant des obligations sorties au tirage ou amorties par suite de remboursement anticipé.

Le montant de cette allocation sera prélevé chaque semestre sur l'excédent des produits d'exploitation disponibles, et en cas d'insuffisance, il sera acquitté immédiatement par le Gouvernement impérial chinois.

Art. 14. — Le gouvernement impérial chinois s'oblige à respecter, et à faire respecter, le privilège stipulé en faveur des obligations par l'article 9, par ces présentes conventions, et à maintenir quittes, libres et affranchis de tout impôt quelconque, les titres et les coupons ainsi que toutes les opérations quelconques se rattachant au service de l'emprunt.

Art. 15. — Les coupons qui n'auront pas été présentés à l'encaissement dans les cinq années qui suivront leur échéance, seront prescrits en faveur du Gouvernement impérial chinois ; le délai sera de trente ans pour les titres amortis.

A la mort de tout porteur d'obligations du présent emprunt les titres seront transmis et appartiendront à ses héritiers, conformément aux lois de succession en vigueur dans le pays dont le porteur décédé était sujet.

Les paiements des coupons et le remboursement des titres seront

effectués en temps de guerre comme en temps de paix aux porteurs indifféremment, qu'ils soient sujets d'États amis ou d'États ennemis.

En cas de perte, de vol ou de destruction d'obligations du présent emprunt, le Gouvernement chinois procédera au remplacement des titres après qu'il lui aura été fourni des preuves jugées satisfaisantes, de la perte ou de la destruction des titres et des droits des réclamants.

Art. 16. — Le gouvernement impérial chinois, par l'intermédiaire de ses représentants en Europe, fera immédiatement les démarches et fournira les pièces nécessaires pour obtenir l'admission du présent emprunt à la cote officielle des bourses de Bruxelles et de Paris.

Art. 17. — Sur la totalité du présent emprunt, s'élevant au capital nominal à la somme de 112.500.000 francs, la Société d'Études des Chemins de fer en Chine, achète ferme, 39.000.000 de francs capital nominal, soit 78.000 obligations de 500 francs, jouissance à dater du versement aux banques désignées à l'article suivant, au prix de 90 0/0, soit pour la somme totale de 35.100.000 francs.

Art. 18. — La Société d'études des chemins de fer en Chine versera les produits de cet achat, savoir : 8.600.000 francs dans les caisses de la Banque russo-chinoise à Shanghaï, et le solde dans les caisses d'une banque désignée de commun accord par le Directeur général de la Compagnie des chemins de fer chinois et la Société d'études et contre remise à la Banque russo-chinoise à Paris des titres définitifs de 78.000 obligations achetées ferme, et dépôt à la même banque des titres définitifs de 147.000 obligations formant le surplus de l'emprunt.

La Banque russo-chinoise, et la banque désignée de commun accord par la Compagnie des chemins de fer chinois et la Société d'études porteront au crédit de la Compagnie des chemins de fer chinois les sommes déposées dans leurs caisses, étant entendu que les établissements dépositaires ne seront tenus de délivrer ces sommes que dans les conditions et sous les réserves indiquées à l'article 20 ci-après. Les établissements dépositaires feront valoir ces sommes au profit de la Compagnie des chemins de fer chinois de la manière la plus avantageuse.

Art. 19. — La Compagnie des chemins de fer chinois déclare qu'elle a des ressources s'élevant à 13.000.000 de taels.

L'exécution du chemin de fer de Lu-Kou-Tchiao (Pékin) à Hankow étant limitée provisoirement à la section de Lu-Kou-Tchiao (Pékin) à Paoting (145 kilomètres) et à la section Hankow-Siniang (247 kilomètres) qui devront être exécutées en premier lieu.

Il est entendu que les 13.000.000 de taels sus-indiqués seront d'abord

appliqués à la construction et à la mise en état d'exploitation complète de la section Lu-Kou-Tchiao-Paoting.

Les travaux de construction de l'ensemble de la ligne (non compris la section Pékin-Paoting) se feront sous la direction de la Société d'Etudes des chemins de fer en Chine ou de ses délégués, mais pour compte de la Compagnie des chemins de fer chinois.

La Société d'études arrêtera les études, plans, tracés, devis de l'ensemble de la ligne, dirigera l'exécution de tous les travaux et commandera le matériel, l'outillage, et le mobilier nécessaires pour assurer l'exploitation régulière : toutefois, le Directeur général de la Compagnie des chemins de fer chinois se réserve le droit d'approuver les plans de construction et les marchés de fourniture. Sauf pour les fournitures de matériel et les frais de toute nature acquittés en Europe, la Compagnie des chemins de fer chinois devra mettre à la disposition de la Société d'études les sommes nécessaires pour effectuer sans exception tous les paiements nécessités par l'exécution des travaux, le paiement du personnel qui sera sous les ordres de la Société d'études et en général tous frais quelconques. La société n'aura donc à faire face à aucune dépense au moyen de ses propres deniers. Elle cherchera à achever les travaux de la ligne dans un délai de trois ans.

Art. 20. — Sur la section Hankow-Siniang, et éventuellement sur les autres sections entre Paoting et Siniang, la Banque russo-chinoise d'abord et la banque désignée de commun accord par la Compagnie des chemins de fer chinois et la Société d'études ensuite, verseront chaque mois à la Compagnie des chemins de fer chinois sur les fonds disponibles entre leurs mains les sommes nécessaires pour effectuer les paiements du mois suivant, conformément aux états de provisions dressés par la Société d'études ou ses délégués.

Un premier transfert, équivalent à la valeur estimée des travaux déjà exécutés sur la section Hankow-Siniang sera fait sur le premier crédit.

Le prix payé pour les obligations sus-indiquées étant exclusivement affecté à la construction de la ligne Hankow à Paoting, la Banque russo-chinoise et la banque dont il est question au paragraphe premier du présent article, auraient le droit de ne pas se dessaisir des fonds dans le cas où l'un de leurs versements n'aurait pas reçu l'affectation prévue comme aussi dans le cas où les délégués de la Société d'Etudes ne seraient pas mis en mesure par la Compagnie des chemins de fer chinois de poursuivre la direction des travaux de construction, dont cette société est exclusivement chargée.

Le solde, s'il en existe, sera tenu à la disposition de la Compagnie des chemins de fer chinois.

Art. 21. — Le Gouvernement chinois concède à la Société d'études

l'option jusqu'au 31 décembre 1901, de se rendre acquéreur du surplus de l'emprunt soit 73.500.000 francs, et ce au prix de 90 0/0 nominal, plus la fraction courue du coupon.

Cette option pourra être exercée en une ou plusieurs fois sans égard aux amortissements opérés et sans que chaque déclaration puisse porter sur une somme inférieure à 25.000.000 de francs effectifs.

La livraison des titres levés sur les options aura lieu à la Banque russo-chinoise à Paris, elle sera faite en titres définitifs dans le délai d'un mois compté de la notification par dépêche à la direction des chemins de fer chinois.

Le prix de ces titres sera versé à la banque désignée de commun accord par la Compagnie des chemins de fer chinois et la Société d'études, qui ne s'en dessaisira que dans les conditions et sous les justifications prévues à l'article 20 ci-dessus.

Art. 22. — Si la Société d'études profite de la faculté qui lui est accordée d'acquérir tout ou partie des titres sur lesquels un droit d'option lui est réservé, elle s'entendra chaque fois avec la Compagnie des chemins de fer chinois pour déterminer les sections à construire au moyen de ces ressources nouvelles.

Art 23. — Les études de la ligne, à partir de la signature du présent contrat, sont à la charge de la Compagnie des chemins de fer chinois, celles-ci seront faites d'abord sur les sections Hankow-Siniang et ensuite successivement pour chacune des autres sections concernant l'exécution desquelles l'accord interviendrait avant que la Société d'études ne fasse usage du droit d'option qui lui est réservé par l'article 21.

Il est dès aujourd'hui entendu que la section à construire au moyen des fonds provenant de la première option sera celle de Paoting vers le fleuve Jaune et que les études en seront commencées dès la première année.

Art. 24. — La Société d'études se réserve la faculté de faire une ou plusieurs émissions, par voie de souscriptions publiques ou autrement, de tout ou partie des obligations achetées ferme ou faisant partie de l'option.

Si l'émission a lieu par voie de souscription publique la Société d'études aura le droit de comprendre dans le montant offert en souscription, en dehors des 78.000 obligations prises ferme, tout ou partie des obligations formant l'objet des options sans que, par ce fait, elle soit obligée de prendre ferme une partie quelconque des titres faisant l'objet des options.

Elle aura un délai de 15 jours à compter de la clôture de la souscription publique pour déclarer par télégramme recommandé adressé à S. E. Sheng, Directeur général de la Compagnie des chemins de fer

chinois, à Shanghaï, qu'elle lève sur l'option telle quantité d'obligations qu'elle indiquera et ce aux prix et conditions ci-dessus spécifiés.

Le paiement et la livraison des titres levés par la Société d'études à la suite de la souscription publique, auront lieu dans les conditions prévues aux articles ci-dessus.

Art. 25. — Le présent contrat ne sera obligatoire pour la Société d'études qu'autant qu'elle aura l'assurance qu'à l'exception que ce qui pourra être fourni par les usines d'Hanyang, la totalité du matériel et des fournitures nécessaires à la construction et à l'exploitation du chemin de fer de Lu-Kou-Tchiao (Pékin) à Hankow, sera demandé et commandé à la Société d'études qui exécutera les commandes dans les meilleures conditions possibles.

Il est fait exception pour le matériel nécessaire à l'armement du tronçon de Lu-Kou-Tchiao à Paoting parce que ce matériel est presque complètement acheté.

La justification de l'exécution de cette clause par la Compagnie des chemins de fer chinois résultera des commandes du matériel de chacune des sections entreprises.

Les commandes faites à la Société d'études seront exemptées de tous droits de douane et de likin à leur entrée ou à leur passage sur le territoire chinois.

Si la justification de cette franchise ne lui était pas fournie avant l'expiration du mois qui suivrait la date à laquelle le Gouvernement belge aurait fait savoir à la Société belge qu'il a reçu les notifications prévues à l'article 29, elle se réserve la faculté de ne pas se considérer comme engagée.

Elle se réserve la même faculté, et dans le même délai, s'il venait à se produire des événements extraordinaires, tels qu'une guerre, ou si la rente française baisse au-dessous du pair.

Si de son côté, la Société belge ne tenait pas les engagements qu'elle a pris dans le présent contrat, celui-ci serait annulé : la Compagnie des chemins de fer chinois serait libre de contracter avec qui elle voudrait et de renoncer au service de l'ingénieur contrôleur.

Art 26. — En cas de conflits ou de divergences entre la Société d'études ou ses délégués et le Gouvernement impérial chinois ou la Compagnie des chemins de fer chinois, ces conflits ou divergences seront soumis au jugement d'un membre du Tsung-li-Yamen et du Ministre de Belgique en Chine.

En cas de désaccord entre ces derniers, le Tsung-li-Yamen et le Ministre de Belgique désigneront un arbitre qui décidera définitivement.

Art. 27. — En garantie de l'exécution financière du présent con-

trat la Société d'études a, dès avant ce jour, déposé dans les caisses de la Banque russo-chinoise, un cautionnement de £20.000.

Elle reprendra la libre disposition de cette somme immédiatement après avoir satisfait aux clauses stipulées dans les deux premiers paragraphes de l'article 18 ci-dessus.

Il est entendu que le versement de 8 600.000 francs dans les caisses de la Banque russo-chinoise à Shanghaï devra être fait dans le mois qui suivra la date de la signature du présent contrat.

Art. 28. — Si le Ministre de Belgique à Pékin en faisant la demande au Tsung-ci-Yamen, celui-ci serait tenu de notifier le titre au Ministre du pays étranger qu'il désignerait comme prenait part à la souscription des titres.

Art. 29. — Le présent contrat est établi en trois exemplaires, dont un pour le Gouvernement chinois, un pour la Compagnie des chemins de fer chinois, et le troisième pour la Société d'études des chemins de fer en Chine.

En cas de doute ou de différence, le texte français fera seul foi pour l'interprétation du contrat.

Le présent contrat devra être soumis par qui de droit à la sanction impériale et, lorsque cette sanction sera obtenue, le Tsung-li-Yamen devra en aviser par dépêche officielle le Représentant de la Belgique à Pékin et éventuellement le Représentant à Pékin du pays étranger auquel le titre sera notifié. Ces formalités seront remplies dans le délai d'un mois qui suivra la signature du contrat.

Sont et demeurent maintenues celles des stipulations du contrat intervenu à Wuchang le 27 mai 1897 et du protocole signé le 21 juillet 1897. qui ne sont pas contraires aux presentes, et notamment celles de l'article 14 du contrat de Wuchuang et de l'article2 du protocole de Shanghai.

Au présent contrat sont intervenues la Société générale de Bruxelles et la Banque russo-chinoise lesquelles, connaissance prise du contrat qui précède, déclarent, en tant que de besoin, accepter le mandat en résultant.

Conformément à l'article 14 du contrat du Wuchang précité, la Compagnie des chemins de fer chinois ne reconnaîtra que la Société belge contractante.

Fait à Shanghaï, le vingt-six du mois de juin 1898.

L'ingénieur représentant la Société d'Etudes des Chemins de fer en Chine.

(Signé) : Hubert.

Le Directeur général de la Compagnie des chemins de fer chinois.

(Sceau chinois et signature ainsi que celle de deux témoins).

Vu pour la légalisation de la signature de M. Hubert.

Shanghaï, le 26 juin 1898.

(Sceau du consulat belge de Shanghaï).

Le Consul de Belgique
Signé : E. Freuy.

Les délégués du gouvernement impérial chinois.

Le vice-roi du Houpé. (Sceau).

Le vice-roi du Tchili. (Sceau).

Contrat d'exploitation

Entre les soussignés :

1. — Le Gouvernement impérial chinois représenté par L. L. E. E. les vice-rois du Tchili et du Houpé ;

2. — La Compagnie des chemins de fer chinois représentée par S. E. Sheng-Hsuan-Huai, son Directeur général, compagnie qui a son siège à Shanghai.

Et la Société d'études des chemins de fer en Chine dont le siège est à Bruxelles.

Il a été convenu ce qui suit :

Article premier. — La Compagnie des chemins de fer chinois d'accord avec le Gouvernement impérial chinois charge la Société d'études de chemins de fer en Chine, qui nommera des délégués à cet effet, de diriger, administrer et exploiter la ligne de Hankow à Lu-Kou-Tchiao (Pékin) dont elle est concessionnaire suivant édit de Sa Majesté l'Empereur de Chine en date du 20 octobre et dont une copie est annexée au présent contrat.

Art. 2. — La Société d'Etudes prendra l'exploitation de la ligne au fur et à mesure de l'achèvement de chaque section après réception définitive par l'Administration impériale des chemins de fer chinois ; chaque section devant être complètement et préalablement armée et munie de tout le matériel nécessaire à l'exploitation, ainsi que des approvisionnements, de l'outillage, du mobilier, et du fond de roulement ; la Société d'études ou les délégués qu'elle aura nommés en conformité des stipulations de l'article premier, organisera les ser-

vices, aura le droit de recruter le personnel, sur lequel elle aura un droit absolu de révocation ou de licenciement, déterminera ses émoluments d'après un cadre organique dont la communication aura préalablement été faite au Directeur général de la Compagnie des chemins de fer chinois, fera toute commande nécessaire à l'exploitation et à l'entretien ou à la réparation des voies, fixera les tarifs dans les termes des contrats de concession, encaissera les recettes de toute nature et effectuera le paiement des dépenses de l'exploitation et d'administration de la compagnie.

Les mesures qui précèdent, prises en vue de l'exploitation de la ligne, seront soumises à titre consultatif, à l'avis du Directeur général des chemins de fer chinois.

La Compagnie des chemins de fer chinois, qui nommera des délégués à cet effet, aura un droit de contrôle le plus étendu sur les recettes et les dépenses ; l'acquisition de tout le matériel neuf ou les travaux d'amélioration ou d'extension de la voie courante ou des gares qui seraient nécessaires après l'ouverture à l'exploitation de chaque section, demeurant simplement à la charge de la Compagnie des chemins de fer chinois.

Dans la mesure du possible, les commandes nécessitées par l'entretien et les réparations de la ligne seront faites aux usines et aux mines dépendant du Directeur général de la Compagnie des chemins de fer chinois.

Art. 3. — En cas de guerre ou de révolution en Chine, le transport des troupes, des munitions et des approvisionnements de l'armée chinoise, sera taxé au tarif réduit de 50 0/0 : il se fera conformément aux instructions du Directeur général de la Compagnie des chemins de fer chinois. Il sera de plus interdit de transporter tout ce qui sera de nature à nuire au Gouvernement impérial chinois.

Art. 4. — Sur les résultats de l'exploitation restant disponibles après paiement de tous frais, la Société d'études retiendra la somme nécessaire pour assurer chaque semestre, et trois mois au moins avant l'échéance, le service de l'emprunt de 112.500.000 francs, contracté par le Gouvernement impérial chinois.

Cette retenue sera effectuée tant que le dit emprunt ne sera pas intégralement remboursé.

Le produit de cette retenue sera versé chaque mois entre les mains de la Société générale belge pour favoriser l'industrie nationale, ou entre les mains de la société que celle-ci aura désignée. Celle-ci convertira en or, au mieux, les sommes à elle versées pour les employer au service de l'emprunt.

Lorsqu'au moyen des sommes ainsi versées le service en or de l'emprunt aura été assuré, la Société d'études prélèvera 10 0/0 du surplus

qui sera affecté à la constitution d'un fonds de réserve pour effectuer les réfections ou réparations extraordinaires nécessaires en vue d'assurer l'exploitation.

Elle versera ensuite le solde restant disponible sur les produits de l'exploitation à la Compagnie des chemins de fer chinois.

Art. 5. — La durée du présent contrat d'exploitation est fixée à trente années à compter de la date de la signature du contrat.

Toutefois, cette durée serait prolongée de plein droit au cas où, à ce moment, l'emprunt de 112.500.000 francs ne serait pas intégralement amorti ; cette prolongation se continuera tant que cet amortissement intégral n'aura pas été effectué.

Mais si le remboursement de l'emprunt était effectué avant les termes d'échéance, le présent contrat d'exploitation serait annulé à partir du jour du remboursement total de l'emprunt.

Art. 6. — Pendant toute la durée de l'exploitation de la ligne par la Société belge, la Compagnie des chemins de fer chinois lui accorde une participation de 20 0/0 dans les bénéfices nets du chemin de fer de Pékin à Hankow tels qu'ils auront été arrêtés de commun accord après chaque exercice, en tenant compte, bien entendu des sommes nécessaires pour faire le service de l'intérêt et de l'amortissement des emprunts.

Art. 7. — En cas de conflit ou de divergence entre la Société d'études et la Direction des chemins de fer chinois, ou le Gouvernement impérial chinois, ces conflits et divergences seront réglés ainsi qu'il est spécifié à l'article 26 du contrat d'emprunt.

Art. 8. — Si les recettes d'exploitation n'étaient pas suffisantes pour couvrir les frais, la Compagnie des chemins de fer chinois aurait à fournir à la Société d'études les ressources nécessaires pour assurer le service de l'exploitation dans les conditions normales.

Art. 9. — Tout le matériel et toutes les fournitures dont la Société d'études pourra avoir besoin pour l'exploitation, comme aussi pour l'entretien et la réparation de la ligne, seront, lorsqu'ils parviendront de l'étranger, affranchis de tous droits de douane et de likin.

Art. 10. — Le présent contrat est établi en trois exemplaires : dont un pour le Gouvernement impérial chinois, un pour la Compagnie des chemins de fer chinois, et le troisième pour la Société d'Etudes des chemins de fer en Chine.

En cas de doute ou de différence, le texte français fera seul foi pour l'interprétation du contrat.

Le présent contrat devra être soumis par qui de droit, à la sanction impériale et, lorsque cette sanction sera obtenue, le Tsung li-Yamen devra en aviser par dépêche officielle le Représentant de la

Belgique à Pékin et éventuellement le Représentant à Pékin du pays étranger auquel le titre sera notifié.

Fait à Shanghaï, le 26 juin 1898.

L'ingénieur représentant la Société d'études des Chemins de fer en Chine.

(Signé) : HUBERT.

Le Directeur général de la Compagnie des chemins de fer chinois.

(Signé) S. E. SHENG.

Vu pour la légalisation de la signature de M. Hubert.

Shanghaï, le 26 juin 1898.

(Sceau du Consulat belge de Shanghai).

Le Consul de Belgique

(Signé) : A. FREUY.

Les délégués du gouvernement impérial chinois.

Le vice-roi du Houpé.

Le vice-roi du Tchili.

Ligne du Shansi

Le contrat obtenu par la Société Belge pour la ligne du Pékin-Hankéou, ayant montré les conditions avantageuses dans lesquelles pouvaient être employés les capitaux, devait nécessairement attirer l'attention d'autres sociétés européennes.

La Banque russo-chinoise envoya en 1897 un ingénieur français, M. Hivonnait pour explorer la région située entre la capitale du Shansi et la ligne projetée de Pékin à Hankéou. Les rapports de cet ingénieur furent si favorables que la Banque obtint que, par deux édits impériaux des 8 juillet 1897 et du 17 mai 1898, le gouverneur et le directeur du Bureau commercial du Shansi fussent autorisés à signer au nom du Gouvernement chinois et avec elle, un contrat d'option au cas où elle désirerait construire un chemin de fer entre Tayuenfou capitale du Shansi et Chentingfu sur le Pékin-Hankéou.

Un consortium d'établissements français fut formé, parmi lesquels figuraient Fives-Lille, la Société de construction des Batignolles et le Creusot. Ce consortium envoya en 1898 une mission d'études qui revint l'année suivante mais l'es-

timation du coût des travaux ayant paru excessive, l'affaire fut abandonnée.

Elle ne fut reprise qu'en 1902 après que les troubles causés par l'insurrection des Boxers eussent été réprimés.

Au mois de septembre de cette année, Shen Hsuan Haï, Directeur général des chemins de fer chinois fut chargé par le gouvernement de trouver des fonds nécessaires à cette entreprise. Le représentant de la Banque Russo-Chinoise à Shanghaï, M. Wehrung fut assez heureux pour signer le 15 octobre 1902, soit un mois après, deux contrats, l'un de construction, l'autre d'exploitation, par lesquels le Gouvernement chinois donnait sa garantie à un emprunt de 40.000.000 de francs. Cet emprunt qui porte le nom de « Emprunt chinois 5 0/0 1902 » était amortissable en 20 annuités à dater de la fin de la dixième année.

Cet emprunt ne produisit que 36.000.000 de francs nets. La Chine eut à débourser environ 12.000.000 de francs, ce qui met le coût de la ligne à 48.000.000 de francs, soit 199.000 francs au kilomètre.

La ligne partait du Pékin-Hankéou, cette fois non plus de la station de Chentingfu mais de celle de Cheukiachouang située à 20 kilomètres au sud de Chentingfu.

Les travaux poussés activement furent terminés en trois années.

La ligne, longue de 243 kilomètres et à écartement d'un mètre, fut d'une construction assez, difficile, d'une part à cause du terrain accidenté qu'elle traverse et d'autre part à cause de la nature de ce terrain dit « loess » formé dit-on par un amas de sables que le vent aurait depuis des siècles apporté des déserts de Mongolie et qui est assez friable.

Il y a treize stations sans comprendre les deux points terminus. A la gare de Cheukiachouang sont installés des ateliers très importants permettant le montage de locomotives et de wagons.

Les recettes de la Compagnie augmentent chaque année. Elles ont atteint en 1910, 4 millions de francs, en chiffres ronds contre 3 millions environ en 1908 et 1909 alors que la ligne n'était pas complètement armée. Cet accroissement progressif fait bien augurer puisque pour l'exercice 1910 les recettes d'exploitation ont couvert les dépenses en laissant déjà un bénéfice appréciable.

Considérée au début comme une amorce devant être prolongée sur Singanfou, il paraît peu probable que les Chinois emploient cette ligne pour atteindre la capitale du Shensi ; d'une part parce que la ligne Cheukiachouang-Tayuenfou est à voie étroite, ce qui nécessite un transbordement (1) au point de jonction Pékin-Hankéou et Shansi et d'autre part parce que la voie existante de Kaïfongfu à Honanfu, à écartement normal permet de rejoindre plus directement la ville de Singanfu.

(1) Cette question de transbordement a été longuement étudiée par l'Ingénieur en chef de la ligne, M. Millorat, qui a inventé et fait breveter un système de wagons à boggies extensibles permettant aux véhicules qui en sont munis de circuler indifféremment sur la voie normale et sur la voie étroite. Actuellement, plusieurs de ces wagons sont en service et amènent, sans transbordement, à Tai-yuan-fou, des marchandises chargées sur différents points de la ligne de Pékin-Hankéou. Les résultats ont été jusqu'ici très satisfaisants et il est probable que l'Administration chinoise utilisera dans l'avenir un grand nombre de ces wagons.

Il est bon d'ajouter que si la ligne avait été construite à écartement normal, d'après des études qui ont été faites, elle aurait coûté près du double.

La ligne du Shansi offre par elle-même un très grand intérêt si l'on considère la richesse des contrées qu'elle traverse. Le jour où les Chinois laisseront librement exploiter les riches mines de charbon et de fer situées vers le kilomètre 120 et où les produits de l'immense plateau où se trouve Tayuenfou pourront être drainés vers cette ville, la ligne aura un rendement très intéressant.

En vue d'éviter le transbordement à Cheukiachouang on avait songé à prolonger la ligne au delà de cette dernière ville jusqu'à un point situé sur le grand canal de Chine qui aboutit à Tien-Tsin, mais ce prolongement ne peut être accordé à la Compagnie du Shansi attendu que le droit de propriété de construire ces lignes appartient à la Compagnie du Pékin-Hankéou.

Le Gouvernement chinois s'est réservé le droit de rembourser le montant de l'emprunt et par là-même de racheter la ligne à partir du 1er septembre 1911 (1).

Le contrat a été établi sur le type de celui du Pékin-Hankéou.

Contrat d'emprunt

Entre les soussignés,

1. — La Compagnie impériale des chemins de fer chinois, représentée par S. E. Sheng Hsuan Huai, son Directeur général, dûment autorisé par le Gouvernement chinois.

(1) L'emprunt n'ayant été émis qu'en 1902 et le rembousement ne devant avoir lieu que 10 ans après la date d'émission, régulièrement le droit d'achat ne devrait s'exercer qu'en 1912.

2. — La Banque russo-chinoise, représentée par M. C. R. Wehrung, un de ses Directeurs, agissant en vertu de pleins pouvoirs, pour le compte de la dite banque.

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

Article premier. — Suivant les édits impériaux des 8 juillet 1897 et 17 mai 1898, c'est-à-dire du 9e jour de la 6e lune de la 23e année et le 24e jour de la 3e lune de la 24e année du règne de S. M Kuang Su, le Gouverneur et le Directeur du Bureau commercial du Shansi ont été autorisés à signer un contrat d'emprunt avec la Banque russo-chinoise, pour la construction d'un chemin de fer de Cheng-Ting-Fou à Taiyuan-Fou.

Cette ligne ayant une longueur de 250 kilomètres environ, forme un embranchement naturel de la ligne Hankow-Pékin ; en conséquence, le Gouverneur du Shansi, par un rapport en date du 25 juin 1902, c'est-à-dire du 18e jour de la 5e lune de la 28e année du règne de S. M. Kuang Su, a proposé au Gouvernement chinois de charger le directeur de la Compagnie impériale des chemins de fer chinois de s'en occuper directement.

La proposition a été acceptée et S. E. Sheng Hsuan Huai, Directeur général de la Compagnie impériale des chemins de fer chinois a reçu des instructions du Gouvernement chinois, en vertu d'un décret du 7 septembre 1902, c'est-à-dire du 6e jour de la 7e lune de la 28e année du règne de S. M. Kuang Su, à la suite d'un rapport collectif, présenté par le Waï-wou-pou et le Bureau central des mines et des chemins de fer, de négocier un nouveau contrat d'emprunt pour le dit chemin de fer avec la Banque russo-chinoise. Avant de signer le présent contrat, S. E. Sheng Hsuan Huai l'a soumis à la ratification du gouvernement chinois qui l'a ratifié par un décret.

En conformité de cet édit, S. E. Sheng Hsuan Huai a décidé de créer un emprunt 5 0/0 extérieur or, de l'Etat, d'un montant nominal de 40.000.000 francs.

Cet emprunt recevra la dénomination d'emprunt chinois 5 0/0 1902. Il est entendu que le présent contrat, après sa signature, annulera tous les contrats antérieurs relatifs au chemin de fer de Cheng-Ting-Fou à Tai-Yuan-Fou, signés par le gouverneur du Shansi, en faveur de la Banque russo-chinoise.

Art. 2. — Cet emprunt sera représenté par 80.000 obligations de 500 francs or.

Ces obligations seront signées, au nom du Gouvernement impérial chinois, par le Ministre Plénipotentiaire de Chine à Paris, dûment avisé par son gouvernement.

Elles seront émises en coupures de une à cinq obligations, dans la

proportion qu'indiquera la Banque russo-chinoise et confectionnées aux frais de celle-ci.

Elles rapporteront 5 0/0 d'intérêt par an sur le capital nominal, payables en or.

Les intérêts courront à compter du jour des versements et seront payables le 1er septembre et le 1er mars de chaque année.

Les coupons échus et payés seront classés d'après leur ordre numérique, par les soins de la Banque russo-chinoise et aux frais de celle-ci.

Art. 3. — L'emprunt sera amorti en vingt années, à compter de la dixième année de l'émission, par voie de tirages au sort annuels, qui auront lieu à Paris, dans les bureaux de la Banque russo-chinoise, conformément au tableau.

Les tirages au sort seront effectués le deuxième mardi de janvier de chaque année. Le premier tirage aura lieu à cette date, à compter de la dixième année, suivant l'émission.

Les numéros des titres sortis seront publiés dans quatre journaux aux frais de la Banque russo-chinoise.

Art. 4. — Les obligations sorties au tirage seront payées en or à leur valeur nominale, à l'échéance du coupon suivant le tirage.

Les obligations présentées au remboursement devront être munies de tous les coupons non encore échus, et le montant des coupons manquants sera déduit du capital à rembourser.

Les intérêts sur les obligations cessent de courir à partir du jour indiqué pour le remboursement.

Les obligations remboursées seront classées par les soins de la Banque russo-chinoise et aux frais de celle-ci.

Art. 5. — Le Gouvernement imperial chinois s'interdit de procéder avant le 1er septembre 1911 à une augmentation de l'amortissement, à un remboursement de la totalité de l'emprunt ou à sa conversion. Après cette date il sera libre de rembourser l'emprunt à n'importe quel moment, avant le terme d'échéance, et, une fois le remboursement effectué, le contrat sera déclaré nul.

Art. 6. — Les coupons et les titres amortis seront payables en francs à Paris, dans les bureaux de la Banque russo-chinoise ou des établissements que cette banque désignera.

Art. 7. — Le paiement des intérêts et le remboursement des obligations faisant partie du présent emprunt sont garantis par les revenus généraux du Gouvernement impérial chinois.

De plus, en vertu d'une autorisation déjà accordée par le Gouvernement chinois et d'accord avec lui, la Compagnie impériale des chemins de fer chinois déclare affecter spécialement, par préférence, au paiement des intérêts et du capital du présent emprunt, et, en

conséquence, céder et déléguer en faveur desdites obligations tout le produit net de la ligne de Cheng-Ting-Fou à Tai-Yuen-Fou, après paiement régulier de tous les frais d'administration et d'exploitation, le tout ainsi qu'il est d'ailleurs indiqué dans un traité d'exploitation intervenu entre la Compagnie impériale des chemins de fer chinois et la Banque russo-chinoise, traité ci-annexé et faisant partie intégrante avec ce contrat.

Cette affectation est faite d'une manière exclusive et irrévocable jusqu'à complète extinction des obligations du présent emprunt.

Art. 8. — Après avoir pris note du montant des recettes nettes, la Compagnie impériale des chemins de fer chinois charge la Banque russo-chinoise de convertir en or, au mieux des intérêts du Gouvernement impérial chinois et de la Compagnie impériale des chemins de fer chinois, et jusqu'à concurrence de la somme nécessaire pour assurer le service de l'emprunt à l'échéance semestrielle suivant les fonds provenant du produit net de l'exploitation.

Les remises à la succursale de la Banque russo-chinoise à Paris continueront jusqu'à ce que la somme nécessaire pour le service intégral de l'emprunt à l'échéance semestrielle suivante ait été réalisée en or, et de telle sorte que ce service soit assuré trois mois au moins avant cette échéance semestrielle.

Les établissements dépositaires devront faire valoir ces sommes de la manière la plus avantageuse au profit de la Compagnie impériale des chemins de fer chinois.

Le compte dans lequel ces sommes seront versées sera débité vingt jours avant l'échéance semestrielle de la somme nécessaire pour le service de l'emprunt, intérêts, amortissements, frais de transport et commissions prévues au présent contrat.

Art. 9. — La banque qui aura reçu en dépôt les fonds aura le droit de prélever, sans nouvelles autorisations, sur ces fonds en dépôt, le montant des coupons à payer pendant la période de construction. Elle aura seulement à en donner avis au Directeur général des chemins de fer chinois.

Art. 10. — Pour assurer la garantie qui vient d'être donnée aux obligations du présent contrat, la Compagnie impériale des chemins de fer chinois concède à ces obligations une garantie spéciale de premier rang sur le chemin de fer de Cheng-Ting-Fou à Tai-Yuen-Fou, matériel fixe et roulant et produits.

Cette affectation spéciale est acceptée au nom des porteurs d'obligations par la Banque russo-chinoise. En cas de non-exécution des engagements pris par la Compagnie Impériale des chemins de fer chinois dans le présent contrat, la Banque russo-chinoise aura tous pouvoirs

pour exercer sur les dits biens tous droits et actions résultants de cette affectation spéciale.

Art. 11. — Les stipulations qui précèdent ne font pas obstacle à la responsabilité personnelle du Gouvernement Impérial chinois relativement au présent emprunt, telle que cette responsabilité. est spécifiée à l'article 7.

En conséquence le gouvernement impérial chinois s'engage à parfaire la somme nécessaire pour le service en or, de l'emprunt, au cas où les sommes provenant du produit net de la ligne de Cheng-Ting-Fou à Tai-Yuan-Fou, et versées par la Compagnie impériale des chemins de fer chinois n'auraient pas produit, après leur conversion en or, et trois mois, au moins, avant l'échéance semestrielle suivante, la somme suffisante pour assurer le service.

Dans ce cas, et sur la demande qui lui sera adressée, le Gouvernement impérial chinois devra tenir à la disposition de la Banque russo-chinoise, soixante jours avant l'échéance semestrielle suivante, en or ou en valeurs jugées suffisantes pour la produire en or, la somme, qu'elle lui aura indiquée comme étant nécessaire pour compléter le service.

Art. 12. — Sur les sommes provenant de ces versements de la Compagnie Impériale des chemins de fer chinois, ou des versements du Gouvernement Impérial chinois, la Banque russo-chinoise prélèvera, en temps utile les montants nécessaires au service de l'emprunt, dans la mesure des besoins constatés dans le semestre précédent.

Art. 13. — Le Gouvernement impérial chinois paiera à la succursale de la Banque russo-chinoise à Paris ou aux maisons et établissements chargés du service de l'emprunt une commission de 1/4 0/0 c'est-à-dire 25 francs pour 10.000 francs, sur le montant des coupons payés et une commission de 1/4 0/0 sur le montant des obligations sorties aux tirages ou amorties par suite de remboursement anticipé. Le montant de cette allocation sera prélevé chaque semestre sur l'excédent des produits d'exploitation disponibles, et en cas d'insuffisance, il sera acquitté immédiatement par le Gouvernement impérial chinois.

Art. 14. — Le Gouvernement impérial chinois s'oblige à respecter et à faire respecter le privilège stipulé en faveur des obligations par l'article 9, par ces présentes conventions, et à maintenir quittes, libres et affranchis de tout impôt quelconque les titres et les coupons, ainsi que toutes les opérations quelconques se rattachant au service de l'emprunt.

Art. 15. — Les coupons qui n'auraient pas été présentés à l'encaissement dans les cinq années qui suivront leur échéance, seront pres-

crits en faveur du Gouvernement impérial chinois, le délai sera de trente ans pour les titres amortis.

A la mort de tout porteur d'obligation du présent emprunt, les titres seront transmis et appartiendront à ses héritiers, conformément aux lois de succession en vigueur dans le pays dont le porteur décédé était sujet.

Les paiements des coupons et le remboursement des titres seront effectués en temps de guerre, comme en temps de paix, aux porteurs indifféremment qu'ils soient sujet d'Etats amis ou d'Etats ennemis.

En cas de perte, de vol ou de destruction d'obligation du présent emprunt, le Gouvernement chinois autorisera la Banque russo-chinoise à procéder, à ses frais, au remplacement des titres, après qu'il lui aura été fourni des preuves, jugées suffisantes, de la perte des titres et des droits des réclamants.

Art. 16. — Le Gouvernement impérial chinois, par l'intermédiaire de ses représentants en Europe, fera immédiatement les démarches nécessaires et fournira les pièces pour obtenir l'admission du présent emprunt à la cote officielle des bourses de Saint-Pétersbourg et de Paris.

Art. 17. — Sur la totalité du présent emprunt, s'élevant en capital nominal à la somme de 40.000.000 francs, la Banque russo-chinoise achète ferme 22.000.000 de francs, capital nominal, soit 44.000 obligations de 500 francs, jouissance à dater du versement à la succursale de la Banque russo-chinoise, à Paris, au prix de 90 0/0, soit pour la somme totale de 19.800.000 francs.

Art. 18. — Le produit de l'achat, conformément aux prévisions de dépenses calculées par la banque russo-chinoise, sera, d'accord avec la Compagnie impériale des chemins de fer chinois, ou déposé par la dite Banque dans les caisses de la succursale de Paris, ou remis à sa succursale de Shanghaï pour les besoins de la Compagnie impériale des chemins de fer chinois.

Il est entendu que la Banque russo-chinoise ne sera tenue de livrer ces sommes que dans les conditions et sous les réserves indiquées à l'article 20 ci-après.

Il est entendu, en outre, qu'une partie du produit des obligations, le cinquième au moins, sera déposé, après la transformation en argent à la Banque impériale chinoise. Ce dépôt servira à faire face aux besoins des travaux, dans le moment où une transformation des fonds serait trop préjudiciable aux intérêts de la Compagnie.

Ce dépôt sera effectué dans les conditions et sous les réserves prévues à l'article 20.

L'excédent des fonds, après l'achèvement des travaux et après arme-

ment de la ligne, sera versé au Gouvernement chinois, par l'entremise de la Compagnie impériale des chemins de fer chinois.

Art. 19. — Après la signature du présent contrat, la Compagnie impériale des chemins de fer chinois chargera la Banque russo-chinoise de choisir un ingénieur en chef expérimenté en matière de travaux qui aura pour mission de diriger la construction de la ligne et d'arrêter les projets d'études, plans, tracés, devis de l'ensemble de la ligne. Le tout sera soumis à l'approbation du Directeur général de la Compagnie impériale des chemins de fer chinois.

Cet ingénieur sera nommé, sur la présentation de la Banque russo-chinoise, par le Directeur général de la Compagnie impériale des chemins de fer chinois dont il relève immédiatement.

Le Directeur général de la Compagnie impériale des chemins de fer chinois fixera le montant des émoluments de l'ingénieur en chef, après s'être mis d'accord avec la Banque russo-chinoise.

L'ingénieur en chef dressera un tableau du cadre organique du personnel européen nécessaire à la construction de la ligne et le soumettra à l'approbation du Directeur général de la Compagnie impériale des chemins de fer chinois. Ce personnel sera engagé par les soins de la Banque russo-chinoise qui le placera sous les ordres de l'ingénieur en chef.

En ce qui concerne le personnel chinois, technique ou autre, le Directeur général de la Compagnie impériale des chemins de fer chinois, se réserve le droit de le choisir et de le présenter à l'ingénieur en chef. Aucun employé chinois ne pourra être engagé sans l'assentiment du Directeur général de la Compagnie impériale des chemins de fer chinois.

Il est entendu que des sujets chinois, ayant fait des études spéciales ou ayant acquis des connaissances pratiques suffisantes, pourront être employés aux travaux, sur la proposition du Directeur général de la Compagnie impériale des chemins de fer chinois.

En ce qui concerne le service technique, le personnel chinois, aussi bien que le personnel étranger, relèvera de l'autorité de l'ingénieur en chef, mais le Directeur général de la Compagnie impériale des chemins de fer chinois se réserve le droit de demander la révocation de tout agent qui se sera rendu coupable d'inconduite, d'insubordination ou d'irrévérence à l'égard des autorités chinoises, quelle que soit sa nationalité.

Le Directeur général de la Compagnie impériale des chemins de fer chinois se réserve également le droit de déléguer sur les travaux un représentant spécial, muni de ses pleins pouvoirs. Les émoluments de ce représentant, ainsi que les frais d'administration à Shanghai,

incomberont à l'entreprise du chemin de fer du Shansi, comme c'est le cas pour le chemin de fer de Hankow-Pékin.

Les commandes du matériel, de l'outillage et du mobilier nécessaires pour la construction de la ligne et pour son exploitation régulière, devront être présentées préalablement par l'entremise de l'ingénieur en chef à l'approbation du Directeur général de la Compagnie impériale des chemins de fer chinois. Les commandes ainsi que les adjudications de travaux sur les lieux devront être faites d'un commun accord entre l'ingénieur en chef et le représentant du Directeur général de la Compagnie impériale des chemins de fer chinois.

Le décompte des sommes payées pour fourniture de matériel et frais de toute nature acquittés en Europe, devra être envoyé tous les trois mois à la Compagnie impériale des chemins de fer chinois.

Tous les mois, l'ingénieur en chef, d'accord avec le Directeur général de la Compagnie impériale des chemins de fer chinois, demandera à la Banque russo-chinoise de faire verser par l'entremise de sa succursale de Pékin, les sommes nécessaires aux dépenses générales de l'entreprise pour le mois suivant entre les mains d'un agent du Directeur général de la Compagnie impériale des chemins de fer chinois. Cet agent ne pourra se dessaisir des fonds que sur la signature collective de l'ingénieur en chef et du représentant du Directeur général de la Compagnie impériale des chemins de fer chinois.

La Banque russo-chinoise n'aura donc à faire face à aucune dépense relativement aux travaux et à l'exploitation.

Elle cherchera à achever les travaux de la ligne dans un délai de trois ans.

Art. 20. — Sur les différentes sections entre Cheng-Ting-Fou et Tai-Yuan-Fou, la Banque russo-chinoise versera chaque mois à la Compagnie impériale des chemins de fer chinois, sur les fonds disponibles entre ses mains, les sommes nécessaires pour effectuer les paiements du mois suivant, conformément aux états de provision dressés par l'ingénieur en chef.

Le prix payé pour les obligations sus-indiquées étant exclusivement affecté à la construction de la ligne Cheng-Ting-Fou à Tai-Yuan-Fou, la Banque russo-chinoise aurait le droit de ne pas se dessaisir des fonds dans le cas où l'un des versements n'aurait pas reçu l'affectation prévue, comme aussi dans le cas où la Banque russo-chinoise ne serait pas mise en mesure par la Compagnie impériale des chemins de fer chinois de poursuivre la direction des travaux de construction dont cette banque est exclusivement chargée.

Art. 21. — Le Gouvernement chinois concède à la Banque russo-chinoise l'option jusqu'à la date du 31 décembre 1905 de se rendre

acquéreur du surplus de l'emprunt, soit 18.000.000 francs et ce au prix de 90 0/0 nominal.

Cette option pourra être exercée en une ou plusieurs fois, sans égard aux amortissements opérés.

La livraison des titres levés sur les options aura lieu à la Banque russo-chinoise à Paris, qui ne s'en dessaisira que dans les conditions et sous les justifications prévues à l'article 20 ci-dessus.

Art. 22. — Si la Banque russo-chinoise profite de la faculté qui lui est accordée d'acquérir tout ou partie des titres sur lesquels un droit d'option lui est réservé, elle s'entendra chaque fois avec la Compagnie impériale des chemins de fer chinois pour déterminer les sections à construire au moyen des ressources nouvelles.

Art. 23. — Les études de la ligne à partir de la date de la signature du présent contrat sont à la charge de la Compagnie impériale des chemins de fer chinois. Toute la ligne sera divisée en deux sections principales : la première de Cheng-Ting-Fou à Ping-t'ang sur la rive gauche de la rivière Woishui, au nord de P'ing-Ting-Show, et la seconde de ce point jusqu'à Tai-Yuan-Fou.

Il est dès aujourd'hui entendu que la section à construire au moyen des fonds, provenant de la première option, sera celle de Cheng-Ting-Fou à P'ing-t'ang et que les études en seront commencées dès la première année.

Dans un délai de deux mois à dater de la ratification du présent contrat, la Banque russo-chinoise tiendra à la disposition du Directeur général de la Compagnie impériale des chemins de fer chinois la somme de 1.000.000 francs à titre d'avance sur les fonds de l'emprunt.

Cette somme, bien entendu, ne pourra être affectée qu'aux travaux d'études et de construction du chemin de fer du Shansi. Le taux d'intérêt de cette avance, est fixé à 6 0/0 par an, sans prendre en considération le taux d'émission.

La première option devra être levée dans un délai de onze mois à dater de la signature du présent contrat le produit de cette option servira en premier lieu à rembourser l'avance ci-dessus mentionnée.

Art. 24. — La Banque russo-chinoise se réserve la faculté de faire une ou plusieurs émissions, par voie de souscription publique ou autrement, de tout ou partie des obligations achetées ferme, ou faisant partie de l'option ; les frais de ces émissions incombent, bien entendu, à la Banque russo-chinoise.

Art. 25. — La totalité du matériel et des fournitures nécessaires à la construction et à l'exploitation du chemin de fer de Cheng-Ting-Fou à Tai-Yuan-Fou, sera commandée par la Banque russo-chi-

noise qui exécutera les commandes consciencieusement et aux meilleures conditions.

Il est convenu que, à conditions égales, le matériel et les fournitures qui peuvent être produits en Chine. ne seront pas commandés à l'étranger. Les mines et les usines dépendant de S. E. Sheng-Hsuan-Huai devront jouir, *a fortiori*, de cette préférence aux conditions et prix, y compris les frais de transport et d'assurance, comme si ces matériel et fournitures avaient été commandés à l'étranger.

Les commandes faites seront exemptées de tous droits de douane et de likin à leur entrée ou à leur passage sur le territoire chinois.

Si la justification de cette franchise ne lui était pas fournie avant l'expiration du mois qui suivra la date à laquelle le Gouvernement russe aurait fait savoir à la Banque russo-chinoise qu'il a reçu les notifications prévues à l'article 28, elle se réserve la faculté de ne pas se considérer comme engagée.

Elle se réserve la même faculté, dans le même délai, s'il venait à se produire des événements extraordinaires, tels qu'une guerre, ou si la rente française baisse au-dessous du pair.

Si, de son côté, la Banque russo-chinoise ne tenait pas les engagements qu'elle a pris dans le présent contrat, celui-ci serait annulé : la Compagnie impériale des chemins de fer chinois serait libre de conclure avec qui elle voudrait et de renoncer aux services de la Banque russo-chinoise.

Art. 26. — En cas de conflits ou de divergences de vues entre la Banque russo-chinoise, ou ses délégués et le Gouvernement impérial chinois ou la Compagnie impériale des chemins de fer chinois, ces conflits ou divergences de vues seront soumis au jugement d'un membre du Ministère des Affaires étrangères du Gouvernement chinois et le Ministre de Russie à Pékin.

En cas de désaccord entre ces derniers, le Ministre des Affaires étrangères du Gouvernement chinois et le Ministre de Russie désigneront un arbitre qui décidera en dernier ressort.

Art. 27. — Si la Banque russo-chinoise en faisait la demande au Ministère des Affaires étrangères, celui-ci serait tenu de notifier le titre au Ministre du pays étranger qu'il lui désignerait comme prenant part à la souscription des titres.

Art. 28. — Le présent contrat est établi en deux exemplaires, dont un pour la Compagnie impériale des chemins de fer chinois et un pour la Banque russo-chinoise.

En cas de doute ou de différence, le texte français seul fera foi pour l'interprétation du contrat.

Le présent contrat devra être soumis, par qui de droit, à la sanction

impériale, et lorsque cette sanction aura été obtenue, le Ministère des Affaires étrangères du Gouvernement chinois devra en aviser par dépêche officielle, le Ministre de Russie à Pékin, et éventuellement sur la demande de ce dernier, le Représentant à Pékin du pays étranger auquel le titre sera notifié.

Ces formalités seront remplies dans un délai d'un mois qui suivra la signature du contrat.

Fait à Shanghaï, le 15 octobre 1902, c'est-à-dire le 14e jour de la 9e lune de la 28e année du règne de S. M. Kuangshu.

Le directeur général de la Compagnie impériale des chemins de fer chinois

(Signé) : SHENG.

Le directeur de la Banque russo-chinoise en Chine

(Signé) : C.-R. WEHRUNG.

Contrat d'exploitation

Entre les soussignés :

1. — La Compagnie impériale des chemins de fer chinois, représentée par son directeur général, S. E. Sheng Hsuan Huai, dûment autorisé par le Gouvernement impérial chinois.

2. La Banque russo-chinoise, représentée par M. C. R. Wehrung, un de ses directeurs.

Il a été convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER. — La Compagnie impériale des chemins de fer chinois, d'accord avec le Gouvernement chinois, charge la Banque russo-chinoise, qui nommera des délégués à cet effet, de diriger, administrer et exploiter la ligne de Cheng-Ting-Fou à Tai-Yuan-Fou, dont la Compagnie impériale des chemins de fer chinois est concessionnaire, suivant édit de S. M. l'Empereur de Chine.

ART. 2. — La Banque russo-chinoise prendra l'exploitation de la ligne au fur et à mesure de l'achèvement de chaque section, après réception définitive par le directeur général des chemins de fer chinois, chaque section devant être complètement et préalablement armée et munie de tout le matériel nécessaire à l'exploitation, ainsi que des approvisionnements, de l'outillage, du mobilier et d'un fonds de roulement ; la Banque russo-chinoise ou les délégués qu'elle

aura nommés, en conformité des stipulations de l'article premier, organisera les services, aura le droit de recruter le personnel sur lequel elle aura un droit absolu de révocation ou de licenciement, déterminera ses émoluments, d'après un cadre organique dont la communication aura été faite préalablement au Directeur général des chemins de fer chinois, fera toutes commandes nécessaires à l'exploitation et à l'entretien ou à la réparation des voies, fixera les tarifs dans les termes des contrats de concession, encaissera les recettes de toute nature ou effectuera le paiement des dépenses de l'exploitation et de l'administration de la Compagnie impériale des chemins de fer chinois relatives au chemin de fer du Shansi. Les mesures qui précèdent, prises en vue de l'exploitation de la ligne, seront soumises, à titre consultatif, par la Banque russo-chinoise ou par les ingénieurs délégués par elle, à la Compagnie impériale des chemins de fer chinois.

Le Directeur général de la Compagnie impériale des chemins de fer chinois aura un droit de contrôle le plus étendu sur les recettes et les dépenses. Il nommera un représentant, un caissier, un comptable et un interprète qui seront adjoints au personnel européen de l'entreprise, pour exercer le contrôle effectif prévu ci-dessus. Ce représentant et ses adjoints désignés ci-dessus, seront payés par l'entreprise du chemin de fer du Shansi. Ce représentant contresignera toutes les pièces de comptabilité.

Ainsi qu'il a été stipulé au contrat d'emprunt, le Directeur général de la Compagnie impériale des chemins de fer chinois se réserve le droit de demander la révocation de tout agent, quelle que soit sa nationalité, qui se sera rendu coupable d'inconduite, d'insubordination ou d'irrévérence à l'égard des autorités chinoises.

Le personnel chinois sera choisi par le représentant du Directeur général des chemins de fer chinois qui le placera sous les ordres exclusifs de l'ingénieur en chef.

L'acquisition de tout le matériel neuf ou les travaux d'amélioration ou d'extension de la voie courante ou des gares qui seraient nécessaires après l'ouverture de l'exploitation de chaque section, demeurent complètement à la charge de l'entreprise du chemin de fer du Shansi. Dans la mesure du possible, les commandes nécessitées par l'entreprise et les réparations de la ligne seront faites aux mines et aux usines de Chine. Il est entendu que les mines et usines dépendant de S. E. Sheng Hsuan Huai jouiront d'un droit de préférence sur les usines et mines étrangères, pour l'achat de tout le matériel mentionné ci-dessus, sur conditions et prix y compris les frais de transport et d'assurance comme si le matériel avait été acheté à l'étranger.

Art. 3. — En cas de guerre ou de révolution en Chine, le transport

des troupes, des munitions et des approvisionnements aura le pas sur tous les transports commerciaux. Le transport sera taxé au tarif réduit de 50 0/0 : il se fera conformément aux instructions du Directeur général de la Compagnie impériale des chemins de fer chinois : il sera de plus interdit de transporter tout ce qui serait de nature à nuire au Gouvernement chinois.

Les services spéciaux pour les autorités locales et pour les membres du Gouvernement impérial chinois seront assurés par la direction de l'exploitation, après entente avec le représentant du Directeur général de la Compagnie impériale des chemins de fer chinois. Il en sera de même pour les billets gratuits qui devront être contresignés par le représentant du Directeur général de la Compagnie impériale des chemins de fer chinois.

Art. 4. — Sur les résultats de l'exploitation restant disponibles, après paiements de tous les frais, la Banque russo-chinoise retiendra les sommes nécessaires, pour assurer chaque semestre, et trois mois au moins avant l'échéance, le service de l'emprunt de 40.000.000 fr. contracté par le Gouvernement impérial chinois

Cette retenue sera effectuée tant que le dit emprunt ne sera pas intégralement remboursé.

Le produit de cette retenue sera versé chaque mois entre les mains de la Banque russo-chinoise ou entre les mains de la société que celle-ci aura désignée. Celle-ci convertira en or, au mieux, les sommes à elle versées, pour les employer au service de l'emprunt.

Lorsque, au moyen des sommes ainsi versées, le service en or de l'emprunt aura été assuré, la Banque russo-chinoise prélèvera 10 0/0 du surplus qui sera affecté à la constitution d'un fonds de réserve pour effectuer les réfections ou réparations extraordinaires en vue d'assurer l'exploitation.

Elle versera ensuite le solde restant disponible sur les produits de l'exploitation à la Compagnie impériale des chemins de fer chinois.

En cas de remboursement prévu à l'article ci-après, la Banque russo-chinoise ou ses délégués remettront au représentant du Directeur général de la Compagnie impériale des chemins de fer chinois la ligne, le matériel fixe et roulant et tous les aménagements en bon état d'entretien.

Art. 5. — La durée du présent contrat d'exploitation est fixée à trente années à compter de la signature du contrat.

Toutefois cette durée serait prolongée de plein droit au cas où, à ce moment-là, l'emprunt de 40.000.000 francs ne serait pas intégralement amorti : cette prolongation se continuera tant que cet amortissement intégral n'aura pas été effectué. Mais si le remboursement de l'emprunt était effectué avant le terme de l'échéance, le présent

contrat d'exploitation sera annulé à partir du jour du remboursement total de l'emprunt.

Art. 6. — Pendant toute la durée de l'exploitation de la ligne par la Banque russo-chinoise, la Compagnie impériale des chemins de fer chinois lui accorde une participation de 20 0/0 dans les bénéfices nets du chemin de fer de Cheng-Ting-Fou à Tai-Yuan-Fou, tels qu'ils auront été arrêtés d'un commun accord, après chaque exercice, en tenant compte, bien entendu, des sommes nécessaires pour faire le service de l'intérêt et de l'amortissement de l'emprunt.

Art. 7. — En cas de conflits ou de divergences de vues entre la Compagnie impériale des chemins de fer chinois ou le Gouvernement impérial chinois et la Banque russo-chinoise, ces conflits ou divergences de vues seront réglés ainsi qu'il est spécifié à l'article 26 du contrat d'emprunt.

Art. 8. — Si les recettes d'exploitation n'étaient pas suffisantes pour couvrir les frais, la Compagnie impériale des chemins de fer chinois aurait à fournir les ressources nécessaires pour assurer le service régulier de l'exploitation dans les conditions normales.

Ces ressources, ainsi fournies, seront considérées comme une avance remboursable à la Compagnie impériale des chemins de fer chinois aussitôt que les recettes accuseront un excédent sur les dépenses.

Art. 9. — Tout le matériel et toutes les fournitures dont la Banque russo-chinoise pourra avoir besoin pour l'exploitation, comme aussi pour l'entretien et la réparation de la ligne, seront, lorsqu'ils proviendront de l'étranger, affranchis de tous droits de douanes ou de likin.

Art. 10. — Le présent contrat est établi en deux exemplaires, dont un pour la Compagnie impériale des chemins de fer chinois et un pour la Banque russo-chinoise.

En cas de doute ou de différence, le texte français seul fera foi pour l'interprétation du contrat.

Le présent contrat sera soumis, par qui de droit, à la sanction impériale, et lorsque cette sanction sera obtenue, le Ministère des Affaires étrangères du Gouvernement chinois devra en aviser, par dépêche officielle, le Ministre de Russie à Pékin, et éventuellement, sur la demande de ce dernier, le Représentant à Pékin du pays étranger auquel le titre sera notifié.

Ligne du Péking Syndicate

Au début de l'année 1897, une société anglo-italienne fut constituée à Londres au capital de £ 20.000 ayant pour but l'exploitation de mines en Chine. Cette société prit le nom de « Peking Syndicate Limited ».

Son représentant, M. Luzatti, fut assez habile pour signer avec le Gouvernement chinois un contrat en date du 21 mai 1898 par lequel, en vertu du décret impérial promulgué le 17 du même mois, la Compagnie anglaise était autorisée à exploiter des mines de charbon et de fer dans la province du Shansi. L'autorisation limitée à cette province fut étendue le mois suivant au Honan.

Le capital primitif de la Société fut aussitôt porté à £ 1.520.000 par l'émission de 1.500.000 actions de £ 1 appelées actions du Shansi.

L'article 17 du décret impérial précité stipulait que le Peking Syndicate avait le droit, après en avoir avisé le gouvernement de la province intéressée, de construire une ligne de chemin de fer reliant ses mines à un lieu où les minerais pourraient être exportés facilement soit par terre soit par eau.

Une mission d'ingénieurs fut envoyée en 1899 et il fut décidé qu'on construirait une ligne de Tsechowfou à Taokou située sur la rivière Weï.

Les travaux commencés au début de l'année 1900 furent arrêtés par la révolte des Boxers et ne furent repris qu'en 1902.

La ligne, partant de Taokou allait à Hsinhsianghsien en passant par Weïhuifou où elle rencontrait le Pékin-Hankéou, puis se dirigeait, par Jamiesen vers Pashan, au centre de l'exploitation minière de Chinghuachen où elle s'arrête actuellement.

Les travaux étaient terminés en 1905. La ligne a 90 milles 1/2 de long soit 145 kil. 600 et a coûté environ 108.763 francs le kilomètre.

Le 3 juillet 1905, le Gouvernement chinois signa avec la Compagnie du Peking Syndicate un contrat par lequel il rachetait la ligne au moyen d'un emprunt de £ 700.000 soit 17.500.000 francs qui fut émis à Londres la même année. Cet emprunt porte le nom de « Chinese Imperial Government Honan Railway 5 0/0 gold Loan, 1905 ».

Le remboursement commencera en 1916 pour se terminer en 1936.

Il a été entendu que tant que l'emprunt ne sera pas remboursé, la ligne restera entre les mains du Peking Syndicate.

Le prolongement vers Tsechow a été prévu par les accords de 1905.

L'exploitation a commencé vers le milieu de l'année 1908.

Agreement for the construction of a Railway from Taokow to Chinghua, in the Province of Honan, made between H. E. Sheng Hsuan Huai, Director-General of Railways, being thereto specially authorized by the Chinese Government, and George Jamieson, Esq., C. M. G., Agent-General of the Peking Syndicate Limited, also being fully authorized by the said Syndicate.

1. — On the 21st May 1898 (Kwanghsu 24th year 4th Moon 2nd day) the Shansi Bureau of Trade signed an Agreement with the Peking Syndicate for working coal and iron in the five following places, namely, Yu Hsien, Pingting Chow, Luanfu, Tsechowfu, and Pingyangfu in the province of Shansi, and on the 21st June 1898 (Kwanghsu 24th year 5th Moon 3rd day) the Yu-Feng Company signed a mining Agreement with said Syndicate for mining in Honan in the neighborhood of Huai Ching and north of the Yellow River. These Agreements were both ratified by the Tsungli Yamen, in pursuance of an Imperial Decree dated 17th May 1898 (Kwanghsu 24th year intercalary 3rd Moon 27th day). In Article 17 of said Agreements it was stated that the Pekin Syndicate, on notifying the Governor of the province, should be permitted to build a railway to connect the mines with a main line or with water navigation. In June 1902 the Peking Syndicate began to open coal mines in Sui Wu Hsien of Honan province, and at the same time gave notice to the Governor and obtained permission to build a railway from the said mines to Taokow, a port on the Wei River.

The British Minister has now applied that the said railway be put under the General Administration of the Imperial Chinese Railway Company, and the matter having been arranged in consultation with the Wai Wu Pu, this Agreement has been discussed and settled between the Director-General of the said Imperial Chinese Railway Administration and the said Syndicate.

The line from Taokow to Tsechow is divided into two sections, the first from Taokow to the neighborhood of Chinghua Chen, a distance of 90 1/2 miles; the second section is from Chinghua Chen to the neighbourhood of Tsechow in Shansi, a distance of 38 miles more or less.

The construction of the first section has been undertaken by the Peking Syndicate, and is now approaching completion. The present

Agreement deals specially with the first section from Taokow to Chinghua Chen. As regards the second section, it is agreed that hereafter, when the Peking Syndicate has fixed a date for opening mines in the neighbourhood of Tsechow, a supplementary Agreement will be drawn up between the Director-General and the Peking Syndicate to provide funds for construction, etc., of this section on terms in conformity with those of the present Agreement for the Taokow Chinghua line, and on the basis of the Russian Cheng-Tay Railway Agreement, said terms to settled at their discretion.

The cost of construction of the line from Taokow to Chinghua Chen, includingrolling-stock and monies expended by the Syndicate as estimated the Chinese Engineer after verification of the proper accounts, is £614.600. But in order provide a liberal sum to meet the expenses of working the line until it is fully developed, and the interest on the loan, the Director-General has fixed the amount of the loan at £700.000, in 7000 bonds of £100 each. This loan is to bear interest at 5 per cent. par annum, and to be called the Chinese Imperial Government Honan Railway 5 per cent. (gold) loan of 1905.

2. — Out of the above amount of £700.000 there will be issued to the Syndicate 6829 bonds of £100 each, which the Syndicate takes firm at the price of 90 per cent. of face value, equivalent to £614.600 cash, in order to refund the above amount of capital. This will be done on the day when the line is handed over to China, and interest on the bonds will accrue from date of issue.

At the same time the Syndicate will make up and present an account with vouchers of all initial expenditure not already included in construction account, and of the sums provided by them from time to time for the ordinary working of the line from the date of opening to traffic to the time of handing over, and request the General Administration to examine and settle it. Any loss on working account after deducting earnings will be borne half and half by each. To the amount so found due will be added interest on capital from January 1st, 1905, to the date of handing over, and the total of these two items will be refunded to the Syndicate by the former issue of bonds out of the 171 surplus bonds in hand for the required amount reckoned at 90 per cent. of face value. If any bonds still remain over, they will be retained by the Imperial Chinese Railway Administration for future use. If after the line is taken over the earnings of the line are insufficient to meet the payment for interest and refund of capital at due date, a further loan may be obtained from the Syndicate. These bonds shall be signed in the name of the Chinese Government by the Chinese Minister in London.

The interest coupons will be paid at their face value in gold in

London on the 1st of July and 1st of January of each year. Coupons falling due and paid will be collected in numerical order by the Syndicate at its cost and handed over to the Chinese Minister in London.

3. — The loan shall be redeemed in twenty years dating from the tenth year of issue by annual drawings, which shall be held in London at the office of the Peking Syndicate, in conformity with the schedule hereto annexed.

The drawings will be held on the 2nd Tuesday of January of each year. The first of such drawings shall be held in the year 1916. The number of drawn bonds at each drawing will be published in four daily newspapers at the cost of the Syndicate.

4. — Drawn bonds shall be paid in gold at their face value at date when the next interest falls due. Bonds presented for payment must be surrendered along with all the interest coupons not yet due. In case of shortage the sum of the missing coupons shall be deducted from the capital repayable. Interest on the bonds will cease on the date when the latter are repayable. Repaid bonds will be collected by the Pekin Syndicate at its cost, and handed over to the Chinese Minister in London.

5. — The Chinese Govermnent shall not be at liberty before the year 1916 to augment the amount of the annual instalments for redemption, nor to repay the whole amount of the loan nor to convert the loan. After this date the Chinese Government shall be at liberty at any time to repay the whole amount of the loan, provided, however, that until the expiry of the Syndicate's mining concessions the rates then in force for the conveyance of minerals shall not be arbitrarily increased to the detriment of the Syndicate's business. On the other hand, the Syndicate, after having settled an equitable tariff with the General Administration, based on the practice on other lines, shall not make pretexts to lower the rates to the detriment of the fund available for payment of principal and interest.

6. — Interest coupons and drawn bonds shall be repayable in gold in London at the office of the Peking Syndicate, or of such bank as the Syndicate may appoint for that purpose.

7. — Payment of interest and repayment of the bonds forming this loan are guaranteed upon the general revenue of the Chinese Government. Further, by consent of the Chinese Government, the Imperial Chinese Railway Administration hereby declares that the net earnings of the said section of railway, after payment of the ordinary working expenses, are specially reserved for payment of interest and repayment of the said bonds, as is set out in the Working Agreement made between the said Imperial Chinese Railway Administration and the Peking Syndicate, and which working Agreement

is to be taken as one with this Contract. This reserve is exclusively for the purposes above set forth, and is not divertible until the final extinction of the bonds of this loan.

8. — The Imperial Chinese Railway Administration, after having taken note of the net receipts, authorises the Pekin Syndicate to convert the amount into gold, which shall be done on the most favorable terms in the interest of the Chinese Government and the Imperial Chinese Railway Administration, in order to assure the service of the loan at the next half-yearly period of payment. The remittances to the head office of the Peking Syndicate in London shall continue until the sum necessary for the whole service of the loan at the next half-yearly payment has been realised in gold, and so that the service of the loan is assured three months at least before the half-yearly payment falls due.

The bank in which such sums are deposited will allow the best interest obtainable, for the benefit of the Imperial Chinese Railway Administration. The account in which said sums stand will be debited twenty days in advance with all the payments falling due at any half-yearly period, as provided for in this Contract, whether for interest, repayment of capital, cost of transport or commission.

9. — In order to assure more fully the guarantee now given for the loan, the Imperial Chinese Railway Administration creates in favor of the bonds a first mortgage over the said section of railway line, its permanent way, rolling-stock, and earnings. This special hypothecation is made to and accepted by the Peking Syndicate for the benefit of the bonhholders.

In case the Imperial Chinese Railway Administration shall fail to carry out the engagements entered into by this Contract the Peking Syndicate can exercise, in respect to the said railway and property, all the rights and powers which they are entitled to exercise resulting from this special hypothecation.

10. — The foregoing stipulations do not militate against the responsibility of the Chinese Government in regard to this loan as specified in Article 7. The Chinese Government will devise means to provide the amount in gold necessary to supply the deficiency in case the sums accruing from the earnings of the said section of railway, and paid over by the Chinese Railway Administration, are insufficient, after conversion into gold, to provide at least three months ahead for the payment falling due at the next half-yearly period.

In such case the Chinese Government will on demand place at the disposal of the Peking Syndicate, fourteen days in advance of the due date, either in gold or value in some other form sufficient to pro-

duce in gold, the sum which the Syndicate may have notified as being necessary to meet the service of the loan.

11. — From the monies thus received from the Imperial Chinese Railway Administration, or from the monies paid over by the Chinese Government, the Peking Syndicate shall duly set aside beforehand the sums necessary for the next service of the loan of the basis of the requirements of the last preceding half-year.

12. — The Chinese Government will pay to the Peking Syndicate, or to the bank charged with the service of the loan, a commission of one-fourth of 1 per cent. on the amount of interest coupons paid, — that is, £25 on each £10 000, and the like commission on all bonds drawn for payments or repaid in anticipation of the due date. The amount of this commission will be taken from surplus earnings of the railway, if there are any, and in case these are insufficient it will then be paid by the Chinese Government.

13. — The Chinese Government binds itself to respect and cause to be respected the privileges attaching to the bonds as stipulated for in the present convention, and to maintain the bonds themselves, the interest coupons and operations incident to the service of the loan, free from every tax and impost of whatsoever nature.

14. — Coupons not presented for payment within five years from the date when they fall due will be forfeited for the benefit of the Chinese Government. In case of drawn bonds the term within which payment may be claimed is thirty years. In the case of a deceased bondholder the right will pass to his heirs, executors, etc., in conformity with the law of his own nationality.

Payment of the coupons and repayment of bonds will be made whether in time of war or peace, and irrespective of whether the holder belongs to a hostile or friendly State.

If bonds are lost, stolen, or destroyed the Chinese Goverment, upon satisfactory proof of the facts of the loss and the title of the claimant, will authorise the Peking Syndicate to issue fresh bonds to replace those lost, at the expense of the Syndicate.

15.—The Chinese Government, through its Representative in London, will take the necessary steps and furnish the necessary documents so as to enable the bonds to be officially quoted on the London Stock Exchange.

16.—The price of all land taken up for the railway having been included in the loan, the Syndicate will in the first place hand over the title-deeds to the Imperial Chinese Railway Administration, so that a list may be made which, after being stamped by the Magistrates of the several districts concerned, will be retained for record. The Railway Administration will then return the deeds to the Syndi-

cate for custody, having first impressed on each a stamp indicating that they are no to be sold, pledged, or mortgaged. When the term has expired, or when the loan is fully repaid, the Syndicate will thereupon hand over to the Railway Administration all the original title-deeds, to be held by them as owners of the property. During the continuance of the term the Syndicate shall not assign the deeds to others, whether by way of sale, mortgage, or pledge.

17.—This Agreement and the rights under it being made with the Peking Syndicate, which is of British nationality, the said Syndicate, besides conforming as hereby required with the several articles of the Agreement, shall not either openly or secretly alienate the said rights to persons of another nationality and shall not substitute persons of another nationality in the management of the railway affairs. A breach of this stipulation will entitle the Imperial Chinese Railway Administration to take the management out of the hands of the Syndicate, and entrust it to another company, and in that case the Syndicate shall have no claim for compensation.

The foregoing places no restriction on the holding of shares in the Peking Syndicate by persons of another nationality, nor on the holding of bonds of this loan, both of which may be freely bought and sold on the market at the convenience of the holders.

18.— In the accounts of this section there has been included an item for preliminary survey expenses, as also the cost of partial surveys of the second section which have already been made by the Syndicate, the result of which will be submitted to the Director-General.

19.—All plant and materials necessary for the repair and working of the line will be purchased by the Syndicate as agents, but in placing such order the Syndicate will do their best to get the most favorable terms. A list of articles required shall be submitted to the Director-General for approval before the order is given.

It is understood that articles which China herself can manufacture, if quality and price are the same, are not to be ordered from abroad. The workshops and mines controlled by the Director-General Sheng ought more especially to have the preference in supply of such articles, provided that in quality and price the articles are equivalent to what can be imported from abroad. By price is meant the cost in the foreign country plus freight and insurance. All materials imported from abroad shall be exempt from customs duty, and from likin in transit to the interior.

20.—In case of difference of opinion arising between the Peking Syndicate and the Chinese Government, or the Imperial Chinese Railway Administration, the matter in dispute shall be discussed and

settled between a member of the Wai Wu Pu and the British Minister. If these cannot agree the Wai Wu Pu and the British Minister will appoint an Arbitrator, whose decision will be final.

21.—This Agreement is executed in duplicate, one copy to be kept by the Imperial Chinese Railway Administration and the other by the Peking Syndicate. In case of doubt or ambiguity of meaning between the two texts, the English version shall be deemed the standard. This contract shall be submitted to the Throne by the proper authority, who will request ratification. After ratification the Wai Wu Pu will officially communicate the fact to the British Minister at Peking for record, and so that the Syndicate may conform to the articles hereby agreed upon.

All the above must be done within one month from date of signature.

Signed and sealed at Peking the 3rd July, 1905.
Signature and Seal of

SHENG HSUAN-HUAI,
Director-General of Railways.

(Signed) G. JAMIESON,
Agent-General, Pekin Syndicate Ltd.

Working Agreement made between His Excellency Sheng, Director-General of Railways, being thereto specially authorized by the Chinese Government, and G. Jamieson, C. M. G., Agent-General of the Peking Syndicate Limited.

1. — The Imperial Chinese Railway Administration, under the authority of the Imperial Government, authorises the Peking Syndicate, which will appoint a General Manager for the purpose, to manage administer, and work the Taokow-Chinghua section of railway for profit on behalf of the said Railway Administration. Notice of the appointment of the General Manager shall be communicated beforehand to the Director-General for his information and confirmation.

2. — As soon as this section of the line is completed, the Peking Syndicate will report to the Director-General, and after being definitely taken over by him, the Pekin Syndicate will take charge of

it for working. The section is to be completely provided beforehand with all the rolling-stock necessary for working, as also with a supply of tools, furniture, and funds for working expenses. The Peking Syndicate or its delegate, in conformity with the stipulation in Article 1, will organize the service. It will have authority to engage or dismiss officials and servants, and as to their salaries a scale thereof will be drawn up beforehand for submission to the Director-General, and subsequent alterations will also be submitted for his approval. The Syndicate shall also purchase all articles necessary for the maintenance and repair of the line, shall fix rates for goods and passengers in accordance with the railway regulations on other lines, shall receive all the earnings and pay all the working expenses and the expenses of the Imperial Chinese Railway Administration relative to this railway. All the above working details must be submitted beforehand by the Peking Syndicate or its delegate to the Director-General of Railways and settled in consultation.

The General Administration shall have the fullest power to examine the details of income and expenditure, and to appoint a Representative, a Cashieran, Accountant, and an Interpreter, who will be associated with the European staff, in order to exercise the above-mentioned power of examination. The salaries of the Representative and his associates above-mentioned will be paid from the office of the Tsechow-Taokow Railway.

The Representative shall countersign all vouchers for payment. Accounts will be rendered monthly to the General Administration in English and Chinese, one copy each, and signed by the respective English and Chinese officials.

The General Administration reserves the right to cause the dismissal of any employee, whatever his nationality, including the General Manager, who does not perform his work satisfactorily or is guilty of misconduct, insubordination, or disrespect towards the Chinese authorities, and this should be mentioned in the contracts at the time of engagement of the employee.

All Chinese Employees, whether for repairs of line or otherwise, will be selected by the Representative of the Director-General, who will place them under the executive orders of the General Manager. No Chinese officials or servants can be engaged without the sanction of the Director-general. The expenses of the Shanghai Imperial Railway Administration in respect to this line shall be paid in the same way as for the Luhan Railway. After this section is finished and the working has begun, if additional rolling-stock or plant is required, or if improvement or extensions of the line or stations become necessary, the funds for the same shall be provided by the office of

the Tsechow Railway. As regards contracts for the supply of materials necessary for maintaining and repairing the line, means should be devised to place the same at Chinese workshops. It is understood that the mines and workshops controlled by H. E. Sheng shall have the preference on the conditions and at the price at which the articles could be purchased abroad. By price is meant laying down cost in China.

3. — In the event of military operations, whether due to foreign war or internal disturbances, the railway will give the preference to Chinese Government troops, stores, or munitions of war over private merchandise in conveyance over the line.

Rates to be charged in such cases shall be one-half of the ordinary rates, and in such matters the railway will carry out any special instructions given by she Director-General. Articles tending to the injury of the Chinese Government are not to be carried on the line.

In case of famine, stores for relief will be carried at alfrates.

Special arrangements will be made in consultation with the Representatives of the Director-General for conveyance of local authorities or members of the Imperial Government travelling on important business over the line. Free passes over the railway shall be countersigned by the Representative of the Director-General.

4. — From the net earnings of the line after paying all working expenses the Peking Syndicate shall retain such sums as are necessary to meet the service of the loan at least three months in advance of the next half-yearly payment. This procedure will be followed until the whole loan is finally redeemed. The sums retained will be paid over monthly to the Peking Syndicate, or to the bank appointed for that purpose by the Syndicate. The latter will convert the sums so received into gold at best rate obtainable, in order to be used for the service of the loan. Information as to this will be given from time to time to the Director-General.

When by means of monies thus paid over the service of the loan is assured, the Syndicate will set apart 10 per cent. of the surplus, which will be devoted to building up a reserve fund in order to meet the cost of ordinary or extraordinary repairs with a view to assure the working of the line. The surplus of net earnings still remaining will be paid over to the Imperial Chinese Railway Administration. When the loan is all repaid, in accordance with the next following article, the Syndicate or its Representative will hand over to the Representative of the Director-General all the line, fixtures, rolling-stock, and appurtenances, the whole in good working condition.

5. The duration of the present contract is fixed at thirty years from date of signature. If, however, on the expiry of that date the

loan is not fully paid off, the term of the contract will be necessarily extended, and it will continue until the whole loan is finally redeemed before the due date, the present working contract shall become null and void from the date of such redemption.

6. — The Peking Syndicate, during the therm of this contract for the working of the line, shall be entitled to receive from the Imperial Chinese Railway Administration, on making up the yearly accounts, 20 per cent. of the surplus profits of each year. By surplus profits is meant what is left over after providing for payment of interest and redemption of capital.

7. — In case of dispute the matter is to be settled as provided fo rin Article 20 of the principal contract.

8. — If the earnings are insufficient to meet working expenses, the Imperial Chinese Railway Administration will provide funds so as to enable the regular working of the line to be kept up. The funds thus supplied will be considered as a temporary advance merely, and to be paid as soon as the income exceeds expenditure.

9. — All materials and supplies which the Syndicate may require for the working, maintenance and repair of the line shall, if imported from abroad, be exempt from Customs duty and likin.

10. — The present contract is drawn up in two copies, one for the Chinese Railway Administration and the other for the Syndicate.

In case of doubt or difference in interpretation of the contract the English version shall be deemed the standard.

The Contract shall be submitted to the Throne for ratification by the proper authorities, and when the Imperial sanction has been obtained, it will be communicated by the Wai Wu Pu in an official despatch to the British Minister.

Signed and sealed at Peking the 3rd July 1905.
Signature and Seal of

SHENG HSUAN HUAI,
Director-General of Railways.

(Signed) G. JAMIESON,
Agent-General, Peking Syndicate Ltd.

Kaïfongfu à Honanfu
ou Pien-Lo

Vers la fin de l'année 1897 un syndicat franco-belge délégua en Chine un ingénieur belge, M. Rouffart, en vue d'obtenir dans certains grands ports, notamment Shanghaï, l'obtention de concessions de tramways.

Le syndicat était composé principalement, *du côté belge :* de la Compagnie générale de railways à voie étroite, la Société générale de chemins de fer économiques, la Compagnie belge des chemins de fer réunis, la Société russo-française de chemins de fer et de tramways, les banques Empain, de Bauer, Anspach, Daussette et Roy de Blicquy ; *du côté français :* de la banque russo-chinoise, la banque Bénard et Jarislowsky, etc.

Le succès remporté par l'association franco-belge pour la ligne de Pékin-Hankéou dont le contrat fut signé le 26 juin 1898 poussa le syndicat précité à demander au gouvernement chinois la concession d'une ligne dans les mêmes régions.

En octobre 1899 M. Rouffart proposa une ligne qui relierait Kaïfong-Fu à Honan-Fu avec prolongement éventuel

sur Si-Ngan-Fu capitale du Shensi. La concession en fut aussitôt demandée à Pékin et le 11 décembre de la même année le Directeur général des chemins de fer Sheng Kung Pao obtint du Tsung Li Yamen un décret autorisant la construction de la ligne.

Nous eûmes, en ce qui nous concerne, pas mal de difficultés à obtenir dans l'association franco-belge la part que nous étions en droit d'attendre étant donné l'intérêt qu'avaient pour les Belges et notre appui diplomatique et principalement notre marché. Néanmoins en 1900 une société franco-belge fut définitivement constituée au capital de un million de francs sous le nom de « Société de chemins de fer et de tramways en Chine ». La moitié du capital était française, l'autre moitié belge

L'insurrection des Boxers qui eut lieu quelques mois plus tard arrêta les pourparlers. Pendant deux ans l'affaire resta en suspens. Mais en juillet 1902 un groupe anglais ayant essayé d'obtenir cette même concession, les négociations reprirent entre la Société franco-belge et les Chinois. M. Rouffart partit pour la Chine en décembre 1902 et un an après le 13 novembre 1903 le contrat fut signé. Ce contrat est sur le type du Hankéou-Pékin, il fut ratifié en décembre de la même année par le prince King.

En janvier 1904 commencèrent de nouvelles difficultés avec nos associés belges, au moment de définir la situation exacte des deux groupes dans le syndicat. Nous obtînmes après de longs pourparlers l'égalité de droits et la nomination de l'ingénieur en chef. On décida alors d'émettre un emprunt de 25.000.000 de francs nécessaire à la construction du chemin de fer. La première moitié fut émise à

Paris en mai 1905, aussitôt que nous eûmes obtenu l'autorisation du Waï-Wu-Pou. L'autorisation pour l'émission de la deuxième moitié fut plus difficile à obtenir des Chinois. Cette émission eut néanmoins lieu en décembre de la même année.

L'emprunt porte le nom de « Emprunt du gouvernement chinois 5 0/0 extérieur 1903 », il est remboursable en vingt années à dater de la dixième année. Le prix était de 90 0/0.

La ligne sert en quelque sorte de dédoublement au fleuve jaune le Hohang-Ho qu'elle suit dans toute sa longueur au Nord à une quarantaine de kilomètres environ. Elle coupe le Pékin-Hankéou à Tchengchéou situé à 45 kilomètres à l'Ouest de Kaïfong-Fu. Les deux Compagnies ont d'ailleurs maintenant une gare commune.

Les travaux furent commencés en 1905. En avril 1907 une première section fut inaugurée de Tcheng-Tchéou à Kaïfong-Fu. Etant donné les grandes dépenses occasionnées par les travaux de la troisième section et les réparations à faire à la première par suite des inondations, un emprunt complémentaire 16.000.000 de francs fut autorisé et émis la même année. Il aura donc été dépensé pour cette ligne de 186 kilomètres de long, une somme totale de 41.000.000 de francs.

La ligne entière a été ouverte à l'exploitation en juin 1909. Les recettes ont de suite donné de bons résultats. Elles ont atteint en 1909, $ 424.994, 60 soit près d'un million de francs. Depuis, le trafic augmente encore grâce aux nombreux transports de fer, de charbon et de coton qui se trouvent en grande abondance dans la pro-

vince du Honan. De plus, les deux points terminus de la ligne Kaïfongfu et Honanfu sont des centres de commerce considérables, principalement Honanfu qui est le point de convergence des routes vers le Tchéli et vers le Yangtzé et qui par cette situation privilégiée est destiné à devenir un des principaux entrepôts des marchandises chinoises à destination de l'Occident. Enfin le trafic intense de la ligne Pékin-Hankéou est un précieux auxiliaire pour celui de la ligne du Pien-Lo.

Depuis 1909 la direction de l'entreprise en Chine a été confiée à un ingénieur français, M. Ebray.

La Chine s'est réservé le droit de racheter la ligne en 1913.

Vers le milieu de l'année 1909 un mémoire fut adressé au trône par le ministre des communications au sujet de l'étude du prolongement de cette ligne vers la mer. Elle se dirigerait sur Su-Tchéou pour reprendre le Tien-Tsin-Pukow à Tsing-Kiangpu et de là se diriger vers le port de Haïchiao (1) au sud du Shantung.

Il est probable que ce projet s'il venait à être mis à exécution ne serait pas sans rencontrer la vive opposition des Allemands, qui comme il a été dit plus haut ont un droit préférentiel pour toutes les lignes à construire dans le Shantung.

(1) Port que les Chinois viennent d'ouvrir au commerce étranger.

Contrat d'emprunt

Entre les soussignés :

1° La Compagnie impériale des chemins de fer chinois, représentée par S. E. Sheng Kung Pao, directeur général, dûment autorisé par le Gouvernement chinois.

2° La Compagnie générale de chemins de fer et de tramways en Chine, représentée par M. Armand Rouffart, son administrateur-délégué, muni de pleins pouvoirs.

Il a été convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER. — Le directeur général de la Compagnie impériale des chemins de fer chinois, S. E. Sheng Kung Pao, avait demandé par rapport au Gouvernement chinois, qu'une ligne de chemin de fer fût construite, partant d'un point nommé Young-Tsé sur le chemin de fer du Luhan à l'endroit où celui-ci passe le fleuve. De ce point, à l'est jusqu'à Kaifong, la ligne aura une distance de 170 lis, et de l'ouest jusqu'à Honan-Fou elle parcourra 250 lis, ces deux embranchements du Lu-Han devant être construits par un groupe belge, qui fera un emprunt pour les construire.

Cette proposition a été acceptée par décret en date du trentième jour de la dixième lune de la vingt-cinquième année du présent règne.

Le représentant de la Compagnie générale de chemins de fer et de tramways en Chine, M. Rouffart, nous a demandé par lettre de se charger de cette construction, et nous lui avons adjoint un mandarin chinois pour l'accompagner dans son voyage d'études. Après études, M. Rouffart a évalué le coût probable de ces deux embranchements à un million de livres sterling ou 25.000.000 de francs, et pour les autres conditions on adoptera les contrats de Pékin à Hankow.

En date du vingt-neuvième jour de la douzième lune de la vingt-huitième année du présent règne, le Wai-ou-pou m'a écrit pour me dire que je devais négocier le contrat avec M. Rouffart, et il m'a demandé la conclusion le plus tôt possible.

Attendu que M. Rouffart est chargé avec pleins pouvoirs par la Compagnie générale de chemins de fer et de tramways en Chine de négocier pour elle cette affaire, nous, Directeur général de la Compagnie impériale des chemins de fer chinois, et M. Armand Rouffart, représentant la Compagnie générale de chemins de fer et de tramways en Chine, nous concluons un contrat d'emprunt dont le produit sera affecté à la construction du chemin de fer de Honan-Fou à Kaifong-Fou.

Avant la signature du contrat, le directeur général de la Compagnie impériale des chemins de fer chinois a soumis le contrat à la sanction impériale, et il a été approuvé en date du 29 octobre 1903, dixième jour, neuvième lune de la vingt-neuvième année du règne de Kouang-Su.

Ce décret formera l'annexe I au présent contrat. En vertu de ce qui précède, le directeur général, pour le compte du Gouvernement chinois, contracte un emprunt or 5 0/0 pour une somme de 25.000 000 de francs, soit 1.000.000 de livres sterling. Cet emprunt recevra la dénomination d'emprunt du Gouvernement chinois 5 0/0 or extérieur 1903.

Art. 2. — Cet emprunt sera représenté par 50.000 obligations de 500 francs or chacune.

Ces obligations dont le texte est annexé au présent contrat (annexe 2) seront signées au nom du Gouvernement Chinois par le Ministre Plénipotentiaire de Chine à Bruxelles.

Elles seront remises en coupures de une à cinq obligations dans la proportion qu'indiquera la Compagnie générale de chemins de fer et de tramways en Chine, et dont la totalité ne devra pas dépasser 50.000 ; les frais de la confection de ces obligations seront à la charge de la Compagnie générale de chemins de fer et de tramways en Chine. Elles rapporteront 5 0/0 d'intérêt par an sur le capital nominal payable en or.

Les intérêts courront à compter du jour des versements du produit des obligations et seront payables les 1er janvier et 1er juillet de chaque année.

Les coupons échus et payés, seront classés d'après leur ordre numérique par les soins de la Compagnie générale de chemins de fer et de tramways en Chine, et aux frais de celle-ci, qui les enverra ensuite à la Compagnie impériale des chemins de fer chinois à Shanghaï pour y être annulés. Si ces coupons renvoyés se perdent en route, la Compagnie générale de chemins de fer et de tramways en Chine devra publier les numéros des coupons payés et perdus dans quatre journaux différents, et remettre une déclaration à la Compagnie impériale des chemins de fer chinois constatant la perte.

Art. 3. — L'emprunt sera amorti en vingt années à compter de la dixième année de son émission, par voie de tirages au sort dans les bureaux de la Compagnie générale de chemins de fer et de tramways en Chine, conformément au tableau annexé au présent contrat (annexe 3). Les tirages au sort seront effectués le troisième mercredi d'avril de chaque année ; le premier tirage aura lieu à cette date à compter de la dixième année de l'émission de l'emprunt

Les numéros des titres sortis seront publiés dans quatre journaux aux frais de la Compagnie générale de chemins de fer et de tramways en Chine.

Art. 4. — Les obligations sorties au tirage seront payées en or, à leur valeur nominale, à l'échéance du coupon suivant le tirage. Les obligations présentées au remboursement devront être munies de tous les coupons non encore échus, et le montant des coupons manquants sera déduit du capital à rembourser. Les intérêts sur les obligations cesseront de courir à partir du jour indiqué pour le remboursement ; les obligations remboursées seront classées et renvoyées par les soins de la Compagnie générale de chemins de fer et de tramways en Chine et aux frais de celle-ci à la Compagnie impériale des chemins de fer chinois à Shanghaï pour y être annulées. Si ces titres se perdaient en route, la Compagnie générale de chemins de fer et de tramways en Chine devrait publier les numéros de ces titres perdus et payés dans quatre journaux différents et remettre une déclaration à la Compagnie impériale des chemins de fer chinois constatant la perte.

Art. 5. — Le Gouvernement chinois s'interdit de procéder, avant la date fixée pour le premier amortissement, à une augmentation de l'amortissement, à un remboursement de la totalité de l'emprunt ou à sa conversion. Après cette date, il sera libre de rembourser l'emprunt à n'importe quel moment avant les termes de l'échéance et, le remboursement effectué, tous les contrats seront déclarés nuls.

Art. 6. — Les coupons et les titres amortis seront payables en francs dans le ou les établissements chargés du service de l'emprunt.

Art. 7. — Le paiement des intérêts et le remboursement des obligations faisant partie du présent emprunt seront garantis par les revenus généraux du Gouvernement impérial chinois.

De plus, en vertu d'une autorisation déjà accordée par le Gouvernement chinois et d'accord avec lui, la Compagnie impériale des chemins de fer chinois déclare affecter par préférence au paiement des intérêts et du capital du présent emprunt, et céder et déléguer en faveur des dites obligations, tout le produit net de la ligne de Kaifong-Fou à Honan-Fou, après le paiement régulier de tous les frais d'administration et d'exploitation, le tout ainsi qu'il est d'ailleurs indiqué dans un traité d'exploitation intervenu entre la Compagnie impériale des chemins de fer chinois et la Compagnie générale de chemins de fer et de tramways en Chine, traité et annexe faisant partie intégrante à ce contrat. Cette affectation est faite d'une manière exclusive et irrévocable jusqu'à complète extinction des obligations du présent contrat.

Art. 8. — Après avoir visé et pris note des recettes nettes, la Compagnie impériale des chemins de fer chinois charge la Compagnie générale de chemins de fer et de tramways en Chine de verser ses fonds dans une banque qui sera désignée de commun accord. Cette banque convertira en or, conformément aux conditions stipulées dans un contrat intervenu entre la Banque d'une part et la Compagnie impériale des chemins de fer chinois et la Compagnie générale de chemins de fer et de tramways en Chine, au mieux des intérêts de la Compagnie impériale des chemins de fer chinois, les sommes versées à elle, et jusqu'à concurrence de la somme nécessaire pour assurer le service de l'emprunt à l'échéance semestrielle suivante.

Ces versements continueront jusqu'à ce que la somme nécessaire pour le service intégral de l'emprunt à l'échéance semestrielle suivante ait été réalisée en or et de sorte que ce service soit assuré trois mois avant l'échéance semestrielle.

La Banque désignée pour recevoir ces versements fera valoir ces sommes de la façon la plus avantageuse au profit de la Compagnie impériale des chemins de fer chinois. Le compte dans lequel ces sommes seront versées sera débité vingt jours avant l'échéance de la somme nécessaire pour le service de l'emprunt, intérêts, amortissements, frais d'envoi d'argent, différence de change et commissions prévues par le présent contrat.

Art. 9. — La Banque qui aura reçu en dépôt les fonds de l'emprunt aura le droit de prélever sans nouvelle autorisation sur ces fonds en dépôt le montant des coupons à payer pendant la période de construction ; mais elle préviendra le directeur général au fur et à mesure de ces paiements.

Art. 10. — Pour assurer la garantie qui vient d'être donnée aux obligations du présent contrat, la Compagnie impériale des chemins de fer chinois concède à ces obligations une garantie spéciale de premier rang sur le chemin de fer de Kaifong-Fou à Honan-Fou, ligne, matériel roulant et fixe et produits.

Cette affectation spéciale est acceptée au nom des porteurs d'obligations par la Compagnie générale de chemins de fer et de tramways en Chine. En cas de non-exécution des engagements pris par la Compagnie impériale des chemins de fer chinois, dans le présent contrat, la Compagnie générale de chemins de fer et de tramways en Chine aura tous pouvoirs pour exercer sur les dits biens tous droits d'action résultant de cette affection spéciale, et, dans ce cas, les clauses du traité d'exploitation annexé ci-après devront être strictement observées.

Art. 11. — Les stipulations qui précèdent ne font pas obstacle

à la responsabilité personnelle du Gouvernement chinois relativement au présent emprunt, telle que cette responsabilité est spécifiée à l'article 7.

En conséquence, le Gouvernement impérial chinois s'engage à parfaire la somme nécessaire pour le service en or de l'emprunt au cas où les sommes provenant du produit net de la ligne de Kaifong-Fou à Honan-Fou et versées par la Compagnie générale de chemins de fer et de tramways en Chine, chargée de ce service par la Compagnie impériale des chemins de fer chinois, à la banque désignée, n'auraient pas produit après leur conversion en or et trois mois avant l'échéance semestrielle suivante la somme suffisante pour assurer ce service.

Dans ce cas et sur la demande qui lui sera adressée, le Gouvernement impérial chinois devra tenir à la disposition de la Compagnie générale de chemins de fer et de tramways en Chine soixante jours avant l'échéance semestrielle suivante, en or ou en valeurs jugées suffisantes pour la produire en or, la somme qu'elle lui aura indiquée comme étant nécessaire pour compléter ce service.

Art. 12. — Sur les sommes provenant des versements de la Compagnie générale de chemins de fer et de tramways en Chine, chargée de ce service par la Compagnie impériale des chemins de fer chinois ou sur des sommes supplémentaires versées par le Gouvernement chinois, la Compagnie générale de chemins de fer et de tramways en Chine mettra en temps utile à la disposition des maisons et établissements chargés du service de l'emprunt, les montants à ce nécessaires dans la mesure des besoins constatés dans le semestre précédent.

Art. 13. — Le Gouvernement impérial chinois paiera aux maisons et établissements chargés du service de l'emprunt, une commission de 1/4 0/0, c'est-à-dire de 25 francs pour 10.000 francs, sur le montant des coupons payés, et une commission de 1/4 0/0 sur le montant des obligations sorties aux tirages ou amorties par suite de remboursements anticipés. Le montant de cette allocation sera prélevé sur les bénéfices nets à chaque semestre et, en cas d'insuffisance, il sera acquitté immédiatement par le Gouvernement impérial chinois.

Art. 14. — Le Gouvernement impérial chinois s'engage à respecter et à faire respecter le privilège stipulé en faveur des obligations par l'article 9 de ces présentes conventions et à maintenir quittes de tout impôt chinois quelconque les titres et coupons ainsi que toutes les opérations quelconques se rattachant au service de l'emprunt. Ce qui précède se rapporte aux titres et coupons de l'emprunt et aux opérations qui se rattachent au service de l'emprunt et qui seront quittes de tout impôt. Mais les impôts existants en Chine, tels que les impôts fonciers, et les impôts que le Gouvernement chinois pourrait créer à l'avenir,

tels que les frais de timbre qui frappent le commerce général de la Chine, dans ce cas le chemin de fer qui fait l'objet du présent contrat et ses trafics devront les supporter. Étant entendu qu'il ne sera créé pour le chemin de fer dont il s'agit aucune loi d'exception et que le régime qui lui sera appliqué sera celui admis pour tous les chemins de fer chinois.

Art. 15. — Les coupons qui n'auraient pas été présentés à l'encaissement dans les cinq années qui suivront leur échéance, seront prescrits en faveur du Gouvernement impérial chinois. Le délai sera de trente ans pour les titres amortis.

A la mort de tout porteur d'obligations du présent emprunt les titres seront transmis et appartiendront à ses héritiers conformément aux lois sur les successions en vigueur dans le pays dont le porteur était sujet.

Les paiements des coupons et le remboursement des titres seront effectués en temps de paix et en temps de guerre aux porteurs indifféremment, qu'ils soient sujets d'États amis ou d'États ennemis. En cas de perte, de vol ou de destruction d'obligations du présent emprunt, le Gouvernement impérial chinois autorisera la Compagnie générale de chemins de fer et de tramways en Chine à procéder à ses frais au remplacement des titres, après qu'il lui aura été fourni des preuves jugées satisfaisantes de la perte ou de la destruction des titres et des droits des réclamants.

Art. 16. — Le Gouvernement impérial chinois, par l'intermédiaire de ses représentants, fera immédiatement les démarches nécessaires et fournira les pièces nécessaires pour obtenir l'admission à la cote officielle des Bourses des capitales d'Europe.

Art. 17. — La totalité du présent emprunt s'élevant à vingt-cinq millions de francs, représentés par 50.000 obligations de 500 francs chacune, jouissance à dater du versement, est pris ferme par la Compagnie générale de chemins de fer et de tramways en Chine, au prix de 90 0/0, soit pour la somme totale de vingt deux millions cinq cent mille francs.

Si à la date de l'émission les obligations de l'emprunt relatif au chemin de fer de Hankow à Pékin étaient cotées au-dessous de 482 fr. 50 en tenant compte de la jouissance, les deux parties contractantes auraient le droit de résilier le présent contrat.

Art. 18. — La Compagnie générale de chemins de fer et de tramways en Chine versera la totalité du produit de cet achat dans les banques qu'elle désignera d'accord avec le directeur général de la Compagnie impériale des chemins de fer chinois, contre remise des 50.000 obligations achetées ferme.

Une somme nécessaire pour la construction d'un tronçon déter-

miné sera transférée à Shanghaï et déposée dans une banque désignée de commun accord.

Cette banque transformera en taels la somme, suivant les instructions du directeur général de la Compagnie impériale des chemins de fer chinois. Une somme sur le produit disponible de l'emprunt, au moins 1/10 du produit de la transformation en taels, sera déposée dans une banque en Chine, à désigner par le directeur général de la Compagnie impériale des chemins de fer chinois, et sous sa responsabilité absolue : ce dépôt servirait aux dépenses dans les moments où les transformations des valeurs européennes en taels seraient défavorables, étant bien entendu que les établissements dépositaires ne seront tenus de délivrer ces sommes que dans les conditions et sous les réserves indiquées dans l'article 20 ci-après.

L'établissement dépositaire fera valoir les sommes disponibles au profit de la Compagnie impériale des chemins de fer chinois, de la façon la plus avantageuse ; de même les fonds disponibles déposés dans les banques étrangères devront également produire des intérêts.

Art. 19. — Les travaux de construction de l'ensemble de la ligne se feront sous la direction de l'ingénieur en chef choisi par la Compagnie générale de chemins de fer et de tramways en Chine, chargée par la Compagnie impériale des chemins de fer chinois et pour son compte.

L'ingénieur en chef arrêtera les études, plans, tracés, devis de l'ensemble de la ligne, dirigera l'exécution de tous les travaux et commandera le matériel, l'outillage et le mobilier nécessaire pour assurer l'exploitation régulière.

Cependant toutes ces opérations devront être soumises à l'approbation du directeur général de la Compagnie impériale des chemins de fer chinois.

Comme la ligne de Kaifong-Fou à Honan-Fou est un confluent du du Luhan, l'écartement de la voie et les procédés généraux d'exploitation devront être les mêmes que ceux du Luhan.

Sauf pour les fournitures de matériel et les frais de toute nature dûment autorisés par un acte signé par le directeur général de la Compagnie impériale des chemins de fer chinois, et acquittés à Bruxelles, la Compagnie impériale des chemins de fer chinois devra mettre à la disposition de la Compagnie générale de chemins de fer et de tramways en Chine, sur le produit de l'emprunt, les sommes nécessaires pour effectuer sans exception tous les paiements nécessités pour l'exécution des travaux, le paiement du personnel sous ses ordres, et en général tous les frais quelconques. Mais ces paiements devront toujours être visés préalablement par les délégués du Directeur général.

Après la signature du présent contrat, la Compagnie impériale des chemins de fer chinois charge la Compagnie générale de chemins de fer et de tramways en Chine de choisir un ingénieur expérimenté en matière de travaux, qui aura la mission de diriger la construction de la ligne et d'arrêter les projets d'études, plans, tracés, devis de l'ensemble de la ligne; le tout sera soumis à l'approbation du Directeur général de la Compagnie impériale des chemins de fer chinois. Cet Ingénieur en chef sera nommé sur la présentation de la Compagnie générale de chemins de fer et de tramways en Chine, par le Directeur général de la Compagnie impériale des chemins de fer chinois, dont il relève immédiatement.

Le Directeur général des chemins de fer chinois fixera le montant de ses émoluments, après s'être mis d'accord avec la Compagnie générale de chemins de fer et de tramways en Chine.

L'Ingénieur en chef dressera un tableau organique du personnel européen nécessaire à la construction et le soumettra à l'approbation du Directeur général de la Compagnie impériale des chemins de fer chinois. Ce personnel sera engagé par les soins de la Compagnie générale de chemins de fer en Chine qui le placera sous les ordres de l'ingénieur en chef.

En ce qui concerne le personnel chinois, technique ou autre, le Directeur général de la Compagnie impériale des chemins de fer chinois se réserve le droit de le choisir et de le mettre sous les ordres de l'ingénieur en chef. Aucun employé chinois ou européen ne pourra être engagé sans l'assentiment du Directeur général de la Compagnie impériale des chemins de fer chinois.

Il est entendu que les sujets chinois ayant fait des études spéciales ou ayant acquis des connaissances pratiques suffisantes pourront être présentés par le Directeur général de la Compagnie impériale des chemins de fer chinois à l'ingénieur en chef, qui les emploiera au même titre sur les travaux que les employés européens. En ce qui concerne le personnel technique, le personnel chinois aussi bien que le personnel européen relèvera immédiatement de l'ingénieur en chef. Mais le directeur général se réserve le droit d'exiger la révocation immédiate de tout agent, quelle que soit sa nationalité, pour autant que cette demande de révocation soit sérieusement motivée.

Le directeur général se réserve le droit également de déléguer sur les travaux un représentant spécial, muni de pleins pouvoirs. Les émoluments de ce représentant ainsi que les frais d'administration générale à Shanghaï incomberont à l'entreprise du chemin de fer de Kaifong Fou à Honan-Fou

Les commandes de matériel, de l'outillage et du mobilier pour la construction de la ligne et pour son exploitation régulière devront être

présentées par l'entremise de l'ingénieur en chef à l'approbation du Directeur général.

Ces commandes ainsi que les adjudications de travaux devront être établies d'un commun accord entre l'Ingénieur en chef et le représentant du Directeur général.

Les comptes des sommes payées pour fourniture de matériel et frais de toute nature acquittés en Europe devront être envoyés, avec toutes pièces comptables et justificatives à l'appui, tous les trois mois à la Compagnie des chemins de fer chinois.

Tous les mois, l'Ingénieur en chef, d'accord avec la Compagnie impériale des chemins de fer chinois, demandera aux Banques dépositaires des fonds de l'emprunt de verser les sommes nécessaires aux dépenses générales de l'entreprise pour le mois suivant entre les mains d'un agent désigné par le directeur général de la Compagnie impériale des chemins de fer chinois, contre quittance dûment signée par ce dernier et sous la responsabilité du directeur général de la Compagnie impériale des chemins de fer chinois. Cet agent ne pourra se dessaisir des fonds que sur la signature collective de l'ingénienr en chef et du représentant du Directeur général.

La Compagnie générale de chemins de fer et de tramways en Chine n'aura donc à faire face à aucune dépense relative à la construction au moyen de ses propres deniers.

Elle cherchera à achever les travaux de la ligne dans un délai de deux ans à partir de la date où le chemin de fer de Hankow à Pékin sera mis en exploitation jusqu'au fleuve Jaune, parce qu'à ce moment on transportera facilement le matériel.

Il est bien entendu que la Compagnie impériale des chemins de fer chinois ne paiera les dépenses du bureau de Bruxelles qu'en ce qui concerne les frais nécessaires pour les études, commandes, réception du matériel, engagement du personnel ; en conséquence les frais de représentation des administrateurs, indemnités et autres resteraient à la charge de la Compagnie générale de chemins de fer et de tramways en Chine.

Art. 20. — Le prix payé pour les obligations sus-indiquées étant exclusivement affecté à la construction du chemin de fer de Kaifong-Fou à Honan-Fou, la Compagnie générale des chemins de fer et de tramways en Chine, ou la Banque qui aurait reçu les dépôts aurait le droit de ne pas se dessaisir des fonds dans le cas où l'un des versements n'aurait pas reçu l'affectation prévue, comme aussi dans le cas où les délégués de la Compagnie générale de chemins de fer et de tramways en Chine ne seraient pas mis en mesure par la Compagnie impériale des chemins de fer chinois de poursuivre la direction des travaux de construction.

Le solde, s'il en existe, après l'achèvement des travaux sera tenu à la disposition de la Compagnie impériale des chemins de fer chinois. Après l'achèvement des travaux et de l'organisation de l'exploitation, si les fonds de l'émission laissaient encore un solde, ce solde sera remis entièrement à la Compagnie impériale des chemins de fer chinois, qui les remettra au Gouvernement chinois.

Si l'emprunt faisant l'objet du présent contrat ne suffit pas pour achever la ligne ou pour organiser son exploitation, la Compagnie générale de chemins de fer chinois et de tramways en Chine est autorisée par les présentes à faire un emprunt subséquent aux mêmes conditions du présent contrat sans avoir besoin de faire un nouveau contrat.

Art. 21. — Endéans les neuf mois qui suivront la date de la signature du présent contrat, la Compagnie générale de chemins de fer et de tramways en Chine devra acheter ferme parmi les 50.000 actions une première partie de 12.500.000 francs au prix de 90 0/0 pour servir à construire le premier tronçon. Le solde de l'émission, soit 12 millions 500.000 francs, sera acheté au même prix, en une ou plusieurs fois, par la voie de souscription ou autre, pour la construction de la deuxième section. Mais il est bien entendu que les frais d'émission incomberont à la Compagnie générale de chemins de fer et de tramways en Chine.

Art. 22. — Les études de la ligne, à partir de la signature du présent contrat, sont à la charge de la Compagnie impériale des chemins de fer chinois ; leur import est à prélever sur les fonds de l'emprunt. Elles seront faites au moyen des ressources de l'emprunt. Elles seront faites au moyen des ressources de l'emprunt et commenceront par la section allant de Kaifon-Fou au point d'intersection de la ligne Hankow-Pékin. Elles continueront par les autres sections. Du point d'intersection du Luhan jusqu'à Honang-Fou, ceci formera la seconde section.

Le produit du premier achat des actions sera affecté à la construction du tronçon de Kaifong-Fou au point d'intersection avec le Luhan.

Les travaux d'études devront commencer endéans les neuf mois de la signature du présent contrat.

Endéans les soixante jours, à dater de la signature du contrat, la Compagnie générale de chemins de fer et de tramways en Chine devra verser un million de francs à la disposition de la Compagnie impériale des chemins de fer chinois. Cette somme est considérée comme une avance sur l'emprunt du chemin de fer de Kaifong-Fou à Honan-Fou, et sera affectée spécialement aux frais d'études.

La banque dépositaire ne pourra se dessaisir de cette somme que conformément aux stipulations de l'article 20 du présent contrat.

Cette avance produira l'intérêt annuel de 6 0/0 sans taux d'émission, mais elle sera remboursée sur les fonds du premier achat de 12.500.000 francs dont l'émission devra être faite dans les neuf mois qui suivront la signature du présent contrat : une part du produit de cet achat servira à rembourser l'avance de la première opération.

Art. 23. — Si la Compagnie générale de chemins de fer et de tramways en Chine achève, dans de bonnes conditions, les travaux du chemin de fer de Kaifong-Fou à Honan-Fou, en exécutant strictement toutes les clauses prescrites au présent contrat, dans ce cas et si le gouvernement chinois se décide à prolonger le chemin de fer de Honan-Fou, jusqu'à Singan-Fou, le Directeur général de la Compagnie impériale des chemins de fer chinois s'engage à s'entendre de préférence et à donner à option l'emprunt relatif à cette entreprise à la Compagnie générale de chemins de fer et de tramways en Chine, conformément aux clauses et conditions du présent contrat.

Il est bien entendu que, si le Gouvernement chinois pouvait constituer le capital nécessaire à la construction du prolongement à l'aide de ses propres ressources ou avec des fonds provenant d'actions souscrites par ses propres nationaux, la Compagnie générale de chemins de fer et de tramways en Chine ne pourrait bénéficier de cet article.

Art. 24. — Le présent contrat ne sera obligatoire pour la Compagnie générale de chemins de fer et de tramways en Chine que pour autant qu'elle aura l'assurance que, à l'exception de ce qui pourra être fourni et produit en Chine, et qui sera acheté aux mêmes prix du produit européen rendu en Chine, la totalité du matériel et des fournitures nécessaires à la construction et à l'exploitation du chemin de fer de Kaifong-Fou à Honan-Fou sera demandée et commandée à la Compagnie générale de chemins de fer et de tramways en Chine, qui exécutera ces commandes dans les meilleures conditions possibles.

La justification de cette clause du contrat par la Compagnie impériale des chemins de fer chinois, résultera des commandes de matériel dans chacune des sections entreprises.

Les commandes faites par la Compagnie générale de chemins de fer et de tramways en Chine seront exemptées de tous droits de douane ou de likin à leur entrée ou à leur passage sur le territoire chinois.

Si la justification de cette franchise ne lui était pas fournie, avant l'expiration du mois qui suivrait la date à laquelle le Gouvernement belge aurait fait savoir à la Compagnie générale de chemins de fer et de tramways en Chine qu'il a reçu les notifications relatives à

l'article 27, elle se réserve le droit de ne pas se considérer comme engagée.

Elle se réserve le même droit, s'il venait à se produire des événements extraordinaires, tels qu'une guerre, ou s'il y a impossibilité absolue de faire la souscription des obligations.

Si, de son côté, la Compagnie générale de chemins de fer et de tramways en Chine ne tenait pas, dans les délais prévus, les engagements qu'elle a pris dans le présent contrat, celui-ci serait annulé. La Compagnie impériale de chemins de fer chinois serait libre de contracter avec qui elle voudrait et de renoncer aux services de l'ingénieur en chef.

Il est expressément convenu que les usines et mines dépendant de S. E. Sheng jouiront d'un droit de préférence pour toutes les commandes nécessaires à la construction et à l'exploitation du chemin de fer faisant l'objet du présent contrat. Le mot « préférence » s'entend à égalité de cahier des charges et prix, y compris les frais de transport, comme si les commandes devaient être exécutées à l'étranger et rendues en Chine.

Toutes les commandes faites en Chine seront exemptes des impôts et droits de likin au passage sur le territoire chinois.

Art. 25. — En cas de divergence entre la Compagnie générale de chemins de fer et de tramways en Chine ou de ses délégués et le Gouvernement impérial chinois ou la Compagnie impériale des chemins de fer chinois, ces conflits ou divergences seront réglés par jugement d'un membre du ministère des Affaires étrangères et du ministre de Belgique en Chine. En cas de désaccord le tiers arbitre sera le doyen du corps diplomatique à Pékin.

Art. 26. — Si le ministre de Belgique en faisait la demande au ministère des Affaires étrangères chinois, celui-ci serait tenu de notifier le titre au ministre du pays étranger qui lui serait désigné comme prenant part à la souscription du titre.

Art. 27. — Le présent contrat est établi en trois exemplaires, dont un pour le Gouvernement chinois, un pour la Compagnie impériale des chemins de fer chinois, et le troisième pour la Compagnie générale de chemins de fer et de tramways en Chine.

En cas de doute ou de différence, le texte français seul fera foi pour l'interprétation du présent contrat.

Le présent contrat devra être présenté par qui de droit à la sanction impériale et, lorsque cette sanction sera obtenue, le ministre des Affaires étrangères devra en prévenir par dépêche officielle le représentant de la Belgique à Pékin et, en cas de nécessité, le représentant à Pékin du pays étranger auquel le titre sera notifié.

Art. 28. — La Compagnie générale de chemins de fer et de tramways

en Chine a été constituée à Bruxelles le 26 mars 1900, sous le régime belge et avec des capitaux belges.

La Compagnie impériale des chemins de fer chinois ne reconnaît pour l'exécution du présent contrat que la société belge sus-désignée contractante, laquelle ne pourra jamais transférer le présent contrat à d'autres nations, ni aux nationaux d'une autre nationalité que la Belgique.

Art. 29. — Le présent contrat comprend le droit de construire de petits embranchements de la ligne de Kaifong-Fou à Honan-Fou en vue d'amener du trafic et d'établir des relations utiles. Ces embranchements ne pourront être construits qu'après accord avec le directeur général et le gouverneur du Honan, et conformément aux plans approuvés par eux.

Fait à Shanghaï, le 12 novembre mil neuf cent trois, 24e jour de la 9e lune de la 29e année du règne de Kouang-Su.

(Signé) : Armand Rouffart. (Signé) : Sheng Kung Pao.

Contrat d'exploitation

Entre les soussignés :

1° La Compagnie des chemins de fer chinois représentée par S. E. Sheng Kung Pao, directeur général,

2° La Compagnie générale des chemins de fer et de tramways en Chine, représentée par M. A. Rouffart, administrateur-délégué,

Il a été convenu ce qui suit :

Article premier. — La Compagnie impériale des chemins de fer chinois, dûment autorisée par le Gouvernement impérial chinois, charge la Compagnie générale de chemins de fer et de tramways en Chine qui nommera ses délégués à cet effet, de diriger, administrer en exploiter la ligne de Kaifong-Fou à Honan-Fou dont la Compagnie impériale des chemins de fer chinois est concessionnaire.

Art. 2. — La Compagnie générale de chemins de fer et de tramways en Chine prend l'exploitation de la ligne au fur et à mesure de l'achèvement de chaque section, après réception définitive par l'administration impériale des chemins de fer chinois, chaque section devant être

préalablement et complètement armée et munie de tout le matériel nécessaire à l'exploitation, ainsi qu'approvisionnements de l'outillage, de mobilier et d'un fonds de roulement.

La Compagnie générale de chemins de fer et de tramways en Chine, ou les délégués qu'elle aura nommés en conformité des stipulations de l'article premier, organisera les services, aura le droit de recruter le personnel sur lequel elle aura un droit absolu de révocation ou de licenciement, déterminera les émoluments d'après un tableau organique qui aura été préalablement approuvé par le directeur général de la Compagnie impériale des chemins de fer chinois, fera toutes les commandes nécessaires à l'exploitation ou à l'entretien des voies, fixera les tarifs dans les termes des contrats de concessions, encaissera les recettes de toute nature et effectuera le paiement des dépenses de l'exploitation et de l'administration à la Compagnie des chemins de fer chinois. Les mesures qui précèdent, prises en vue de l'exploitation de la ligne, seront soumises à l'avis préalable du directeur général des chemins de fer chinois qui aura un droit de contrôle des plus étendus sur les recettes et les dépenses, et qui nommera à cet effet les délégués, notamment un directeur de l'exploitation, un caissier, un chef comptable et un interprète en chef pour représenter la Compagnie impériale chinoise auprès des ingénieurs européens, afin d'exercer efficacement ce droit de contrôle. Les chefs de gare seront nommés d'accord par le directeur de l'exploitation et le directeur chinois. Les émoluments de ces délégués incombent à l'exploitation et le directeur chinois signe, conjointement avec l'ingénieur en chef, toutes les pièces comptables sans exception.

Si quelque employé de l'exploitation engagé par la Compagnie générale de chemins de fer et de tramways en Chine, quelle que soit sa nationalité, est reconnu coupable de mauvaise conduite, d'insoumission, de mauvais traitements envers les Chinois ou d'irrévérence envers les autorités chinoises, il suffira à la Compagnie des chemins de fer chinois de le notifier à la Compagnie générale de chemins de fer et de tramways en Chine pour que celle-ci renvoie immédiatement le coupable.

Le personnel chinois reconnu nécessaire à l'exploitation sera choisi et nommé par les soins du Directeur chinois, qui les présentera à l'agréation de l'Ingénieur en chef et les placera sous ses ordres.

L'acquisition de tout matériel neuf ou les travaux d'amélioration ou d'extension de la voie courante ou les gares nécessaires après l'ouverture à l'exploitation de chaque section demeurent complètement à la charge de ladite exploitation. Les commandes nécessitées par l'entretien et les réparations de la ligne seront faites autant que possible aux usines et mines dépendant de S. E. Sheng Kung Pao qui auront

un droit de préférence pour ces commandes sur les usines et les mines européennes, aux mêmes prix et conditions, comme si ces commandes étaient faites en Europe et rendues en Chine.

Art. 3. — En cas de guerre avec n'importe quelle nation ou de révolution en Chine, le transport des troupes, munitions et des approvisionnements de l'armée chinoise aura le pas sur tous les autres transports commerciaux. Ce transport sera taxé au tarif réduit de 50 0/0. Il se fera conformément aux instructions du Directeur général des chemins de fer chinois. Il sera de plus interdit de transporter tout ce qui serait de nature à nuire au Gouvernement chinois. En cas où le Gouvernement chinois ou les autorités locales auraient besoin de trains pour des services importants, l'Ingénieur en chef pourra organiser ces trains de concert avec le Directeur chinois délégué par le directeur général de la Compagnie impériale des chemins de fer chinois. Les billets gratuits ne pourront être délivrés que d'accord entre l'ingénieur en chef et le directeur chinois.

Art. 4. — Sur les bénéfices nets de l'exploitation restant disponibles après paiement de tous les frais de l'exploitation, la Compagnie générale de chemins de fer et de tramways en Chine retiendra les sommes nécessaires pour assurer chaque semestre, et trois mois au moins avant l'échéance, le service de l'emprunt contracté pour la dite entreprise par le Gouvernement chinois.

Cette retenue sera effectuée tant que ledit emprunt ne sera pas intégralement remboursé. Le produit de cette retenue sera versé chaque mois entre les mains de la Compagnie générale de chemins de fer et de tramways en Chine ou entre les mains de la banque que celle-ci aura désignée, qui devra donner quittance entre les mains du Directeur chinois qui communiquera les chiffres de ces versements au Directeur général.

La banque convertira en or, au mieux, les sommes versées pour être employées au service de l'emprunt ; le montant en or ainsi converti sera communiqué au Directeur général par le Directeur chinois.

Lorsque, au moyen des sommes versées, le service de l'emprunt aura été assuré, on prélèvera 10 0/0 du surplus qui sera affecté à la constitution d'un fonds de réserve pour effectuer les réparations et les réfections nécessaires en vue d'assurer l'exploitation. On versera ensuite le solde restant disponible sur les produits de l'exploitation à la Compagnie des chemins de fer chinois. Dès que l'emprunt faisant l'objet du présent contrat sera remboursé intégralement, conformément aux conditions stipulées, la Compagnie générale de chemins de fer et de tramways en Chine, ou ses délégués, devra remettre la ligne entière avec tous ses matériaux et dépendances en bon état et

en service régulier à la Compagnie impériale des chemins de fer chinois qui l'exploitera elle-même.

Art. 5 — La durée du présent contrat d'exploitation est fixée à 30 années à partir de la date de la signature du présent contrat. Toutefois, cette durée sera prolongée de plein droit au cas où à ce moment l'emprunt ne serait pas intégralement amorti.

Cette prolongation continuera tant que cet amortissement intégral n'aura pas été effectué ; le présent contrat d'exploitation sera annulé à partir du jour du remboursement total de l'emprunt, même avant les termes de l'échéance.

Art. 6. — Pendant toute la durée de l'exploitation par la Société belge, la Compagnie des chemins de fer chinois lui accorde une participation de 20 0/0 dans les bénéfices nets du chemin de fer de Kai-fong-Fou à Honan-Fou, après déduction faite des frais d'exploitation, des sommes nécessaires pour le service de l'intérêt et de l'amortissement de l'emprunt, ainsi que les fonds de réserves, telles qu'elles auraient été arrêtées de commun accord après chaque exercice.

Si la poste chinoise veut envoyer les lettres par cette ligne, la Compagnie devra lui préparer un wagon et toutes les gares le long de la ligne devront avoir des bureaux pour le service de la poste, établis conformément aux règlements de la poste chinoise.

La nation à laquelle appartient la Compagnie générale de chemins de fer et de tramways en Chine ne pourra établir le long de la ligne aucun service postal lui appartenant.

Art. 7. — En cas de conflits ou de divergences entre le Gouvernement chinois et la Compagnie générale de chemins de fer et de tramways en Chine, ces conflits et divergences seront réglés ainsi qu'il est spécifié à l'article 25 du contrat d'emprunt.

Art. 8. — Si les recettes d'exploitation n'étaient pas suffisantes pour couvrir les frais, la Compagnie des chemins de fer chinois aurait à fournir les ressources nécessaires pour assurer le service de l'exploitation dans des conditions normales. Ces ressources supplémentaires devront être considérées comme des avances et aussitôt que les recettes pourront avoir des sommes disponibles après paiement de tous les frais, on devrait les rembourser en premier lieu.

Art. 9. — Le matériel et toutes les fournitures dont la Compagnie générale de chemins de fer et de tramways en Chine pourrait avoir besoin pour l'exploitation comme aussi pour l'entretien et la réparation de la ligne, seront affranchis de tous droits de douane et de likin.

Art. 10. — Le présent contrat est établi en trois exemplaires, dont un pour le Gouvernement chinois, un pour la Compagnie des che-

mins de fer chinois et le troisième pour la Compagnie générale de chemins de fer et de tramways en Chine.

En cas de doute ou de différence, le texte français fera seul foi pour l'interprétation.

Le présent contrat devra être soumis par qui de droit à la sanction impériale et, lorsque cette sanction sera obtenue, le ministre des Affaires étrangères devra en aviser par dépêche officielle le représentant de la Belgique à Pékin et, en cas de nécessité, le représentant à Pékin des pays étrangers qui auront pris part à la souscription des obligations.

Fait à Shanghaï, le 12 novembre 1903, 24e jour de la 9e lune de la 29e année du règne de Kouang Su.

(Signé) ARMAND ROUFFART, (Signé) SHENG KUNG PAO.

Ligne de Shantung

Lorsqu'en Novembre 1897, deux missionnaires allemands furent massacrés dans la province de Shantung, l'Allemagne, désireuse de prendre pied en Extrême-Orient exigea des Chinois la cession de la baie de Kiaotchéou.

Dans le traité que le ministre d'Allemagne à Pékin, le baron Von Heyking signa, au nom de son Gouvernement, avec la Chine à cette occasion, au nombre des demandes formulées par l'Allemagne figure celle-ci :

« Les ingénieurs allemands auront un droit préférentiel de construire tout chemin de fer que la Chine voudrait établir au Shantung. »

Les travaux commencèrent en 1899.

Ils étaient exécutés par la « Shantung Eisenbahn Gesellschaft » société fondée au capital de 54 millions de marks.

En Avril 1901, fut ouverte la section Tsingtau à Kiaotchéou (45 milles, soit 72 kil.) Tsinanfou fut atteint dans les premiers mois de l'année 1904.

La ligne a 453 kilomètres de longueur dont 394 pour la voie principale et 59 pour la ligne annexe allant à Poshan.

L'écartement des voies est normal. Elle aura coûté 66.138.000 francs soit 146.000 francs au kilomètre.

En 1909, les bénéfices se sont élevés à $ 3.411.793,54 les dépenses à $ 1.193.308,19.

Soit une différence de $ 2.218.485,35 ou 4.129.210.93 marks.

Le type du contrat adopté est le plus libéral que la Chine ait jamais consenti à signer. Il stipule simplement qu'autorisation est donnée à l'Allemagne de construire deux lignes au Shantoung l'une partant de Kiaotchéou et allant rejoindre la frontière de la province *viâ* Wei-Hsien, Tsinchow, Poshan, Tsechuen et Suiping. La seconde réunirait Kiaotchéou à Chinchow au cas où l'on construirait un prolongement depuis Tsinanfou *viâ* Laiwuhsien.

Seule la première de ces deux lignes, comportant d'ailleurs quelques modifications, a été exécutée jusqu'ici.

Agreement between China and Germany in regard to the railway and mining concession in Shantung

I. The Chinese Government sanctions the construction by Germany of two lines of railway in Shantung. The first will run from Kiachow and Tsinan-fu to the boundary of Shantung province via Wei-hsien, Tsinchow, Pashan, Tsechuen, and Suiping. The second line will connect Kiaochow with Chinchow whence an extension will be constructed to Tsinan through Laiwu-hsien. The construction of this extension shall not be begun until the first part of the line, the main line, is completed, in order to give the Chinese an opportunity of connecting this line in the most advantageous manner with their own railway system. What places the line from Tsinan-fu to the provincial boundary shall take in *en route* is to be determined hereafter.

II. In order to carry out the above-mentioned railway work a Chino-German Company shall be formed, with branches at whatever places may be necessary, and in this company both German and Chinese subjects shall be at liberty to invest money if they so choose, and appoint directors for the management of the undertaking.

III. All arrangements in connection with the works specified shall be determined by a future conference of German and Chinese representatives. The Chinese Government shall afford every facility and protection and extend every welcome to representatives of the German Railway Company operating in Chinese territory. Profits derived from the working of these railways shall be justly divided pro rata between the shareholders without regard to nationality. The object of constructing these lines is solely the development of commerce. In inaugurating a railway system in Shantung, Germany entertains no treacherous intention towards China, and undertakes not to unlawfully seize any land in the province.

IV. The Chinese Government shall allow German subjects to hold and develop mining property for a distance of thirty li from each side of these railways, and along the whole extent of the lines. The following places where mining operations may be carried on are particularly specified along the northern railway from Kiaochow to Tsinan, Weishsien, Pa-shan-hsien and various other points; and along the Southern Kiaochow-Tsinan-Chinchow line, Chinchow-fu, Laiwuhsien, etc. Chinese capital may be invested in these operations, and arrangements for carrying on the work shall hereafter be made by a joint conference of Chinese and German representatives. All German subjects engaged in such works in Chinese territory shall be properly protected and welcomed by the Chinese authorities, and all profits derived shall be fairly divided between Chinese and German shareholders according to the extent of the interest they hold in the undertakings. In trying to develop mining property in China, Germany is actuated by no treacherous motives against this country, but seeks alone to increase commerce and improve the relations between the two countries.

If at any time the Chinese should form schemes for the development of Shantung, for the execution of which it is necessary to obtain foreign capital, the Chinese Government, or whatever Chinese may be interested in such schemes, shall, in the first instance, apply to German capitalists. Application shall also be made to German manufacturers for the necessary machinery and materials before the manufacturers of any other Power are approached. Should German capitalists or manufacturers decline to take up the business, the Chine shall then be at liberty to obtain money and materials from sources of other nationality than German.

This convention requires the sanction of His Majesty the Emperor of China and His Majesty the Emperor of Germany. When the sanction of His Majesty the Emperor of China reaches Berlin the Agreement approved by His Majesty the Emperor of Germany shall be handed to the Chinese Ambassador. When the final draft is agreed to by both parties four clean copies of it shall be made, two in Chinese and two in German, Ministers at Berlin and Peking. Each Power shall retain one Chinese copy and one German copy, and the Agreement shall be faithfully observed on either side.

Dated the fourteenth day of the second moon of the twenty-fourth year of Kuang-Hsu (6th March, 1898).

Regulations for the Kiao-chou and Tsinanfu railway. (Translated from Chinese)

ARTICLE PREMIER. — According to the second clause in the Second-Section of the German-Chinese Convention after the Tsaochou Mission Affair, the building of a railway line from Kaiochou to Tsinanfu by a Chino-German Company is sanctioned, and in this Company, both German and Chinese subjects shall be at liberty to invest money.

At first, the management of this Company shall rest with the Germans, temporarily. A report of the shares taken up by the Chinese shall be made every six months to the Shantung Bureau of Foreign Affairs, and as soon as these shares shall exceed the amount of Tls. 100,000, the Governor of Shantung shall appoint a satisfactory official to become a member of the company and assist in clearly defining the regulations.

ART. 2. — If said Company shall hereafter establish any branch office within the Province of Shantung, this Province will then appoint a satisfactory Chinese official for said branch office to assist in matters of consultation and operation.

ART. 3. — The Governor of Shantung shall appoint a special official to assist in the locating of the railway : the high local officials or prominent gentry of various places will also be invited to assist. This will be done in order that the conditions of the various places may receive no injury. But as to scientific questions, these shall all be settled by the Engineer, and in all matters relating to the buying

of land, the specially appointed official must be consulted. When the route has been investigated, the Company must prepare a map of the line showing all the conditions, the scale to be 25.000 to 1, which map is to be handed in to the Governor of Shantung, after which the matter of buying the land will be considered, and as soon as the land is all purchased, the work on the construction can begin. But as to the buying of the land, this matter must be managed as heretofore, with uniform promptness and peacefulness, that the owners of land may have no excuse for putting obstacles in the way, which would result in delaying the work. The Company will be permitted to buy only so much land as is actually needed in the construction of the railway, including what will afterwards be needed for the operation of the line. For small car-housing stations, it will be permitted to buy a piece of land about 630 metres long (1 meter = 2 ft. 9.6 in. official measure, and 1 ft. official measure = 338 millimeters), and about 70 metres wide. For large carhousing stations it will be permitted to buy a piece of land about 730 metres long and about 100 metres wide. For railway stations of medium size a piece of land 850 metres long and 130 metres wide can be bought adjoining the walls (of the cities). For large railway stations, the amount of land that can be bought will depend upon the special conditions of the case, except only that the necessary amount shall be the limit. When it is necessary, however, to buy earth to use in making fills or elevations, it will not be understood that this must all come from within the limits set down above.

Art. 4. — In the construction of the line, whenever the Company finds a place upon its land where a space should be left for water to flow—wheter a bridge should be built or a sluice opened—they must leave satisfactory space for the flow, in order that no harm or hindrance shall come to the populace or their fields.

Art. 5. — The railroads must not injure or obstruct any city walls or public works with the Province, nor any important strategical positions that may be used for protection.

Art. 6. — In constructing the railway, the Company must go around small villages and market towns, also ancestral halls, temples, grave-yards, dwellings, and water-ways, orchards and vegetable gardens. These must not be made to suffer on account of the railway. And as for specially large and well arranged grave yards, these must receive special regard. In cases where it is impossible to avoid them, the matter should be thoroughly looked into and discussed by both parties, and the high local officials must be requested to give two months' notice to the owner of the property, that he may construct a new grave yard at another place modeled after the

original one. Any person in such a case, moreover, must not be subjected to any financial loss.

ART. 7. — In buying land the Company must use the Chinese units « kung » and « ch'ih » for measuring, one « kung » equalling five « ch'ih. » « (1 ch'ih = 338 millimeters, and in any locality one « mu » = 360 « kung » or 9000 square « ch'ih »). The Provincial Treasurer will furnish standard lengths for the « kung » and « ch'ih », that both parties may be guided by them. As to the Government tax, that matter will be dealt with in the same manner as is done in other parts of China where foreigners have bought land for the construction of railways.

ART. 8. — In transporting materials and men for the measurement and survey of the land, the Company must keep off of the fields and vegetable gardens of the people, and in case where real damage has been done by trampling on the fields, and action therefor is brought, the Company will be required by the local high officials to make good the loss, out of pity for the abused party.

ART. 9. — Whenever the local officials are requested to appoint someone to assist the company, said company must provide such person with money for meals; and this money must be kept in an entirely different account from that in which the money is kept for the purchase of land from the owners. The latter should be handed over to the local officials, to be received by them and handed over in turn to the owners. At the same time the local officials must send the Company a certificate of purchase for the land.

ART. 10. — If the Company desires to rent any buildings or rooms along the line of the railway, they must first notify the high local officials, whereupon the said officials will consult with the owners and draw up a contract for the rent on behalf of the Company.

ART. 11. — All materials necessary for the construction of the railroad must be bought at the market price, and a fair price given therefore; or else the local officials may be requested to buy them for the Company.

ART. 12. — All silver and other money used by the Company must be exchanged justly at the rate of the place at the time.

ART. 13. — The Company will not be permitted to act upon its off from the main line to connect with the mines, for the purpose of bringing down rock, lime, etc., such, for example, as the branch line at Poashan Hsien connecting with the main line—such roads will not come under this prohibition. But whenever it is desired to build one of these short branch lines, permission must first be requested from the Governor of Shantung, that he may investigate the matter.

Art. 14. — All section men appointed by the Company within the limits of Shantung Province must be provided with passports sealed by the officials of both countries. This is to assist the local officials in giving protection. Without such passport they can not assume the responsibility of protection.

Art. 15. — All Chinese or Germans employed by the Company must be supplied with special certificates to that effect ; sealed both by the local officials and the Company. This will facilitate the detection of imposters, when the road is being laid out, as well as when it is being constructed, it will be the duty of the Chinese officials to appoint men section by section, to accompany and assist (the railway employés) in looking after their things—such as wooden stakes, etc. Should any falsely assert himself to be in the employ of the Company, he shall be arrested and punished by the local officials.

Art. 16. — Should it ever happen that it becomes necessary for soldiers to protect the railway outside of the 100 li zone (Kiao-chow concession) the Governor of Shantung shall detail such soldiers, and foreign soldiers can not be used. The Governor of Shantung having consented to use his utmost endeavors to protect the railway both in time of construction and operation, he must see to it that the railway receive no injury from bandits.

Art. 17. — The object of constructing this line is solely the development of commerce, and it will not be permissible to transport foreign soldiers or munitions used by foreign soldiers to any place outside of the 100 li zone. If by any chance, the peaceful relations existing between China and any foreign Power become broken, the railway will still remain under the management of the Company, but the company must still observe the above rule. But if the offices are seized by an enemy, and the Company loses its control, then this Province will no longer assume the responsibility of protecting the line.

Art. 18. — Should the Province be visited by famine or flood, so that it is necessary to send relief to the sufferers in the form of rice or clothes ; or should there be any riot necessitating the use of soldiers, such soldiers (with their arms, provisions, and baggage) and such relief (as mentioned above) must be shipped at reduced rates according to such regulations as Germany has in her own country.

Art. 19. — The Company must make satisfactory arrangement for the easy collection and receipt along its line, if such likin and Customs duties as are collectible in the Province on merchandise and domestic animals. As to the erection of Custom Houses, etc., the Customs officials of this Province will first discuss with the Company the amount to be expended, after which that matter will be taken up.

Art. 20. — In the construction of the railway, the Company must

employ among their men, people who live in the various villages along the line; and the Company shall also trade with them, that they may not be left out in the cold as it were.

Art. 21. — All Chinese employed by the Company outside the German concession shall, if they break the law, be tried by the high local officials; and when a local official notifies the Company that according Chinese law, a certain man should be tried as an offender, said offender shall not be given improper protection, or be in any way screened by the Company. If there be any offenders or law-breakers among the foreigners employed, and action be brought against them, they shall be tried by foreign law, and it will be the duty of the Company to make a thorough investigation of the case, and not show undue favor.

Art. 22. — Competent men must be picked for work on the road, and natives of the place must be used as far as possible. Moreover, the price to be paid for labor must depend upon the various conditions of the place. If the laborers get into quarrels with the people, it will be the duty of the Chinese officials to arrest them and deal with them according to the law.

Art. 23. — After the completion of the road, special men shall be detailed to watch and repair the line. Old residents in the various respective districts—men who have considerable means—shall be intrusted with the hiring of these men, in order to guarantee that the men who are hired will all be peaceful and reliable characters. Moreover, those who are intrusted with the hiring of the men must obtain from the local officials certificates for the men they hire. This is for convenience in investigation.

Art. 24. — After all work in connection with the railway is completed and the road is being operated according to regulation, should there be any accident resulting in the injuring of any Chinese or damaging their property, the Company must repay them for their losses according to the conditions. At all times notices must be conspicuously placed. Damages must be paid also for all losses or injury to life or property caused by error or carelessness in the handling of the trains. Before the road is entirely completed, and when trains are running according to temporary schedule, this rule that damages must be paid for all losses or injury to life and property caused by error carelessness in the handling of the trains, likewise holds good.

Art. 25. — If there ever be any dangerous places in this province, such as flooded districts, fallen trettles, or damaged bridges, interfering with the operation of the railway, then these obstructions must be removed before the road can be operated again according to regulation.

Art. 26. — If at any time, whether it be when the road is being loca-

ted, constructed, or operated, the Company for some reason requests the Governor of Shantung to furnish soldiers for protection, it shall be his duty to investigate the matter immediately and grant the request, sending sufficient guard of soldiers to the place where they are needed. As to the amount of extra money which the Company shall pay such guards, this will be considered apart.

Art. 27. — The title of and authority over all railroad lands outside the German concession, so far as they rested in the former owner originally, will revert from him to the Governor of Shantung. Title to, and authority over, the railroad lands within the German concession will revert to the German Governor.

Art. 28. — The Chinese Government shall have the right to buy back this railroad in the future, but as to this matter, it will be considered separately later.

After the above articles have been adopted, signed, and sealed, they shall be sent to the Department and District officials, as well as to the various railway officials, that all may become familiar with them and act accordingly. Hereafter, if any alterations or additions are deemed necessary, they can be made only by consultation of the Governor of Shantung, or such competent and experienced officer as he may appoint, and the Company.

(Sgd.) Yin-Ch'ang,
Manager of Railway and Mining Affairs, etc., etc., etc.

Yuan (Shih-k'ai),
Vice-President Boafd of War, Governor of Shantung, etc., etc., etc.

Kuanghsu, XXVIth Year, Second Moon, 21st Day. March 21st. 1900.

(Signed on the part of the Chino-German Co. by Schmidt and Michaelis.)

Tien-Tsin-Pukow

En 1897, un riche Chinois nommé Yung Wing, obtint du Gouvernement central le droit de construire une ligne reliant Tien-Tsin au Yangtseu en faisant appel à des capitaux étrangers, et le 23 août de l'année suivante un contrat était signé entre lui et un syndicat anglo-américain pour un emprunt de £ 5.500.000 (1).

L'occupation par les Allemands de la baie de Kiaotchéou et les droits qui leur furent réservés dans la province du Shantoung empêchèrent le syndicat formé par Yung Wing de traverser cette province sans avoir reçu l'assentiment des nouveaux occupants. Le contrat passé par Yung Wing fut donc annulé.

D'autre part en juin 1898, un syndicat allemand avait proposé au Gouvernement chinois d'émettre un emprunt de £ 4.500.000 remboursable en 35 ans, au prix de 92 0/0, rapportant un intérêt de 5 1/2 0/0 par an. Cette offre fut repoussée.

Les Anglais, de leur côté, avaient également jeté les yeux sur la ligne Tien-Tsin-Pukow. Après maints pourpar-

(1) *Livre Bleu*, n° 1, année 1898, page 168.

lers avec les Allemands, ils décidèrent de se mettre d'accord.

Le 18 mai 1899 une convention provisoire fut signée par les délégués du Gouvernement chinois et les représentants de la Deutsch-Asiatische Bank, d'une part, et de la British & Chinese Corporation, d'autre part, autorisant le Syndicat anglo-allemand à émettre un emprunt or du Gouvernement impérial chinois de £ 7.400.000 environ, rapportant intérêts à 5 0/0. Cette somme devait servir à la construction d'une ligne reliant Tien-Tsin à Ihsien sur la frontière sud du Shantoung, et de là à Chinkiang sur le Yangtseu, soit une longueur de 982 kilomètres.

Il était stipulé que la construction du chemin de fer devait durer cinq ans. Les intérêts du capital engagé auraient été payés, pendant la période de construction, sur les fonds de l'emprunt et ensuite sur le revenu de la ligne. La durée de l'emprunt devait être de 50 ans. L'emprunt serait garanti par une première hypothèque sur la ligne et les recettes de l'exploitation qui ne pouvaient être grevées d'aucune autre hypothèque ou charge quelconque sans le consentement écrit de la Deutsch-Asiatische Bank et de la Hongkong & Shanghaï Banking Corporation. L'emprunt serait cédé par le Gouvernement chinois à 90 0/0 du capital nominal.

La construction serait faite par le Syndicat pour le compte du Gouvernement chinois pour chaque section de la ligne. La construction devait être dirigée par un « Board of Commissioners » composé de deux Directeurs chinois représentant le Gouvernement, un représentant de la Banque ou la Compagnie intéressée (Deutsch-Asiatische

Bank pour la section nord et Bristish and Chinese Corporation pour la section sud) un Directeur (manager) et l'Ingénieur en chef nommé par le Syndicat.

Le Syndicat était chargé d'acheter le matériel, de fournir les plans et les devis. Les paiements et recettes étaient soumis au contrôle du Board of Commissioners. Le syndicat redevait 20 0/0 des bénéfices nets après paiement des intérêts et de l'amortissement.

Les négociations arrêtées par les troubles de 1900 ne furent reprises qu'en 1906.

Liang Tun Yen représentait les délégués impériaux, M. J. O. P. Bland représentait la Chinese Central Railway C° Limited (1) (substituée à la British et Chinese Corporation), M. Cordès représentait la Deutsch-Asiatische Bank.

Les prétentions des Chinois avaient considérablement augmenté depuis 1899.

Liang Tun Yen déclara, en effet, que son gouvernement ne se sentait nullement lié par les engagements pris sous l'effet de la contrainte, antérieurement à 1900, et que le contrat définitif du Tien-Tsin-Pukow devait être établi sur des bases modifiées, de nature à donner satisfaction à l'opinion publique en Chine. Il posa, notamment, comme condition *sine qua non*, l'exploitation par une administration chinoise aussitôt la construction terminée dans les condi-

(1) Compagnie anglo-française constituée primitivement en vue de construire la ligne qui irait de Hankow au Setchouen, le jour où les Chinois consentiraient à en signer le contrat. Ultérieurement il fut entendu que cette Compagnie s'occuperait de toutes les lignes à construire au Nord du Yangtzé. Les représentants, en Chine sont les mêmes que ceux de la British Chinese Corporation et du Syndicat français pour les affaires chinoises.

tions analogues à celles stipulées dans le contrat du chemin de fer du Nord-Chinois du 10 Octobre 1898.

Malgré les instances de leurs représentants en Chine, les banques intéressées ne se montrèrent pas disposées à entrer dans la voie des concessions, quoiqu'il fut évident que leurs gouvernements respectifs ne les soutiendraient pas dans une attitude, conforme, sans doute, à leur droit strict, mais incompatible avec la situation actuelle.

Les choses traînèrent en longueur. Au mois de juin 1907, M. Bland rentra en Europe pour consulter les Directeurs de la Compagnie, laissant son collègue allemand mener les négociations en Chine. A son retour, au mois de Septembre suivant, lorsqu'il reprit les pourparlers, il trouva que les Chinois avaient réduit le contrat aux termes d'une affaire purement financière et qu'ils avaient, par ailleurs, encore élevé leurs prétentions.

Cependant, à la suite de négociations longues et difficiles, un contrat définitif fut signé le 13 Janvier 1908 par le Gouvernement chinois, d'une part, représenté par Liang Tun Yen et, d'autre part, par la Deutsch-Asiatische Bank, représentée par M. Cordès et la Chinese Central Railway C° Limited, représentée par M. Bland.

Voici, dans leurs grandes lignes, les clauses principales de ce contrat :

Le Syndicat anglo-allemand est autorisé à émettre un emprunt or 5 0/0 de £ 5.000.000, appelé « The Imperial Chinese Government five per cent Tientsin-Yangtze Railway Loan », destiné à la construction d'une ligne de gouvernement se raccordant au Nord-Chinois à ou près de Tien-Tsin et allant, par Tsinanfou, à Ihsien, puis de là, par

Likuo, Hsutchou, Linkwai, à Pukow situé sur le Yangtzeu, en face de Nankin ; soit une longueur totale de 1.085 kilomètres. Les intérêts sont payés par le Gouvernement chinois pendant la période de construction soit sur les fonds provenant de l'emprunt, soit sur d'autres ressources et, après cette période, d'abord sur les recettes de la ligne et ensuite sur les autres revenus que le Gouvernement jugera bon d'affecter à cet usage. L'emprunt est conclu pour 30 ans, le remboursement commençant la onzième année ; mais si le Gouvernement voulait racheter l'emprunt au bout de 10 ans, il pourra le faire moyennant un préavis de 6 mois et en payant 2 1/2 0/0 de prime. Au bout de 20 ans, il aura le droit de rembourser l'emprunt au pair. Le service de l'emprunt sera fait par les banques du Syndicat moyennant une commission de 1/4 0/0. Le Gouvernement chinois garantit le paiement des intérêts et du principal et donne en garantie les likins et recettes intérieures du Tchili, du Shantoung, les likins de Nankin et les recettes des douanes indigènes de Huai-An dans le Kiangsu pour une somme annuelle estimée à 3.800.000 Haikwang taels.

Si les intérêts et l'amortissement n'étaient pas régulièrement payés, la perception des likins et recettes intérieures sus-indiquées serait confiée aux Douanes maritimes chinoises. Tant que cet emprunt ne sera pas remboursé, la ligne ne pourra être hypothéquée, ni ses recettes données en garantie à d'autres.

La ligne longue de 1.085 kilomètres à écartement normal sera construite par le Gouvernement impérial chinois qui choisira et nommera un ingénieur allemand pour la section Nord et un ingénieur anglais pour la section Sud. La

section anglaise équivaut au tiers de la ligne totale, la section allemande aux deux tiers. Les ingénieurs seront sous les ordres du Directeur (Managing Director). Une fois la construction terminée, le Gouvernement chinois exploitera la ligne et nommera, sans en référer au Syndicat, un ingénieur en chef qui, tant que l'emprunt ne sera pas remboursé, sera un Européen.

La Deutsch-Asiatische Bank et la Chinese Central Railways C° Limited agiront comme agents de l'administration du chemin de fer pour l'achat du matériel à l'étranger et recevront, en cette qualité, une commission de 5 0/0 sur les commandes.

D'après le contrat préliminaire, il avait été réservé au Syndicat une participation de 20 0/0 sur les bénéfices nets en rémunération de sa responsabilité et des services qu'il avait rendus. Au lieu de cette participation, le Syndicat recevra sur la première émission de l'emprunt un nombre de titres représentant £ 200.000.

La première tranche de £ 3.000.000 de l'emprunt fut émise en mars 1898, à 98 3/4.

Le travail fut commencé sur la section Nord le 30 juin 1908. S. E. Lu Hai Huan fut nommé directeur des deux sections. Le taotaï Li Te Shun fut nommé « Managing Director » de la section Nord et le taotaï Low, « Managing Director » de la section Sud. M. Dortnuller fut nommé ingénieur en chef de la section allemande et M. E. W. E. Tuckey, ingénieur en chef de la section anglaise.

Vers le milieu de l'année 1909, le taotaï Li Te Shun fut accusé de fraudes et de corruption. Il fut destitué aussitôt ainsi que le directeur général Lu Hai Huan. S. E. Hsu

Shih Chang, président du Ministère des voies et communications, fut nommé directeur général. Le Managing Director de la section anglaise fut également destitué pour fraudes dans l'achat des terrains.

Il est prévu que la ligne sera définitivement construite et ouverte au trafic dans un espace de trois ans. Elle suivra le même chemin que le grand canal de Chine depuis Tien-Tsin jusqu'à Techeou sur la frontière du Chantoung. De Techeou, elle ira joindre Tsinanfou, capitale du Shantoung, après avoir traversé le Hoanho près de cette ville. De là elle se dirigera vers le Sud à travers la région montagneuse du Shantoung jusqu'à Ihsien situé près de la frontière Sud de cette province. Elle passe ensuite à Suchau au Nord de la province de Kiangsu et traversant le grand canal environ à mi-chemin entre Suchau et Ihsien, elle passe ensuite à Suchow dans la province de Anhui, puis à Fungyang, et elle à atteint enfin Pukow, situé autrefois sur la rive même du fleuve et maintenant, par suite de l'ensablement, distant d'environ 2 milles de Yangtsé. Le terrain entre le fleuve et la ville de Pukow est inondé aux hautes eaux. La ligne y est établie sur un puissant remblai qui aboutit à la gare fluviale du Yangtseu.

Une deuxième tranche de £ 2.000.000 de l'emprunt fut émise le 16 juin 1909.

Une troisième de £ 3.000.000 fut émise en octobre 1910, portant le total à 200 millions de francs environ (1).

(1) L'emprunt primitif ne prévoyant qu'une somme totale de £ 5.000.000, un nouveau contrat fut signé reproduisant dans leur essence les termes du premier. Il y était prévu un emprunt nouveau de £ 4.800.000 dont £ 3.000.000 furent émis aussitôt. Le tableau d'amortissement fut changé.

Tientsin-Chinkiang (Now Pukow) Railway Preliminary Agreement

This Preliminary Agreement relating to the construction of railways between Tientsin and Chinkiang, is made between their Excellencies Hsu and Chang; duly authorized to act on behalf of the Imperial Government of China, hereinafter called « the Imperial Directors » of the one part; and (*a*) the Deutsche-Asiatische-Bank; (*b*) the Hongkong and Shanghai Banking Corporation for themselves and on behalf of Messrs. Jardine, Matheson & Co., as joint agents for the British and Chinese Corporation Limited, hereinafter called « the Syndicate » on the other part.

1. — The Imperial Government of China authorizes the Syndicate to issue an Imperial Government 5 per cent. gold loan for an amount fo about £7.400.000, this amount being subject to modification later after the completion of survey.

2. — The loan is designed to provide the capital for the construction of Government railway lines from a point at or near Tientsin, through Titchow and Tsianfu to Thsien near the southern frontier of Shantung, hereinafter known as the northern part of the Tientsin-Chinkiang Railway lines, and from Thsien to Kuachao (Chinkiang) on the Yangtze Kiang, hereinafter known as the southern part of the Tientsin-Chinkiang Railway lines, the total length of these lines being about 982 kilom., equal to about 1.800 Chinese li.

3. — The capital so provided will include the funds required for rolling-stock and other equipment, and for working the lines, together with interest on the loan during the period of construction, which is estimated to occupy about five years from the date of the loan, but which will finally be fixed after survey.

4. — The rate of interest for the loan shall be 5 per cent. per annum on the nominal principal, and shall be paid during the time to be fixed for the construction out of the proceeds of the loan, and afterwards out of the revenue of the lines named, in half-yearly instalments, according to the amounts and dates of a schedule which will be attached to the Final Agreement.

5. — The term of the loan shall be fifty years. Repayment of principal shall commence in the eleventh year from the date of the loan, and shall be made by a yearly sinking fundes in shares to be determined in the Final Agreement to the Deutsche-Asiatische Bank, and the Hongkong and Shanghai Banking Corporation in yearly instalments out of the revenue of the lines according to the

amounts and dates of the schedule to be attached to the Final Agreement.

6. — In the event of the Imperial Government of China wishing to redeem, after the lapse of thirty years from the date of the loan, the outstanding amount of the loan, or any portion of it not yet due from funds *bona fide* belonging to the Chinese Government or subscribed by Chinese merchants, the conditions for such redemption must first be arranged with the Syndicate when the time arrives.

7. — The yearly payments due for amortization and the half-yearly payments due for interest, except as otherwise provided in clause 4, shall be made in accordance with the amounts and dates of a schedule to be attached to the Final Agreement, in shares to be determined by the Final Agreement, out of the joint net revenues of the railway lines to the Deutsch-Asiatische Bank and the Hongkong and Shanghai Banking Corporation by the Boards of Commissioners hereinafter mentioned, who shall hand to those Banks, at their branches in Shanghai, twenty-one days before the due date named in the schedule, funds in Shanghai sycee sufficient to meet such payment in sterling in Europe, the rate of exchange for which shall be settled with those two banks on the same day on a fair basis

In reimbursement of expenses connected with the service of interest and principal of the loan, the two banks will receive a commission of 1/4 per cent. on the annual loan service.

8. — The Imperial Government of China hereby engages that the interest and principal of this loan shall duly be paid in full, and should the revenues of the railways not be sufficient to provide for the due and full payment of interest and repayment of principal of this loan the Imperial Directors must memorialize the Throne and the Imperial Government of China will then make arrangements to ensure that the amount of deficiency shall be met from other sources and handed over to the banks twenty-one days before the due date of the funds required to complete full payment of interest and repayment of principal.

This clause to be open to reconsideration in the Final Agreement.

9. — This entire loan shall be secured by a first mortgage on the permanent way, rolling-stock, and entire property, together vith the revenue of the lines named in Clause 2. No further loan, charge, or mortgage shall be charged on this security, except with the written consent of the two banks, until the present loan is returned. In the event of default in payment of interest or repayment of principal of this loan on due date the railway lines and property so mortgaged shall be handed over to the Syndicate, to be dealt with in such a manner as may be legal and necessary for the full and effective pro-

tection of the bondholders. When the loan is completely redeemed, clause 29 of this Agreement shall take effect.

10. — The Syndicate will be authorized to issue to the subscribers to the loan, bonds for the total amount of the loan in pounds sterling in such form, in such languages, and for such amounts as shall appear advisable to the Syndicate, and these bonds shall be sealed in China by the Imperial Directors and in Europe by the Minister for China, in Berlin or London, as evidence that the Imperial Government of China is bound thereby as debtor of the loan. Provision will be made in the Final Agreement for the case of bonds lost, stolen, or destroyed

11. — All bonds and coupons and payments made and received in connection with the service of this loan shall be exempt from all Chinese taxes and imports for ever.

12. — All details necessary for the prospectus and connected with the service of the interest and repayment of the principal of this loan, not explicitly provided for by the Final Agreement, shall be left to the arrangement of the Syndicate, who will be authorized to issue a prospectus of the loan as soon as possible after the signing of the Final Agreement.

The Imperial Government of China will instruct the Chinese Ministers in Berlin and London to co-operate with the representatives of the Syndicate in any matters requiring conjoint action, and the Chinese Minister in Berlin will sign the prospectus of the loan as required by the Rules of the Berlin Stock Exchange.

13. — The loan shall be floated in one or more series at the discretion of the Syndicate, due regard being had to the interest of China; but the floating of the loan shall not be delayed more than necessary, subscriptions being invited by the Syndicate in Europe and in China from both European and Chinese on equal conditions.

14. — The price of the loan shall be 90 per cent. net on the nominal principal to the Chinese Government. The proceeds of the loan shall be paid to the credit of a Tientsin-Chinkiang Imperial Government Railway account with the Hongkong and Shanghai Banking Corporation, London. The payment into the credit of these accounts shall be made in such instalments and on such dates as the conditions allowed to the subscribers to the loan shall admit.

Interest at a rate to be arranged from time to time shall be granted on the credit balance of the railway accounts.

After deduction of the funds required for the service of interest and for commission on this service during the time of construction, the Deutsch-Asiatische Bank will hold the proceeds with accrued interest to the order of the Board of Commissioners appointed for

the northern part of the Tientsin-Chinkiang Railway lines, and the Hongkong and Shanghai Banking Corporation will hold the proceeds with accrued interest to the order of the Board of Commissioners appointed for the southern part of the Tientsin-Chinkiang Railway lines. The Commissioners, in drawing the sums necessary for the construction, shall give notice to the banks fourteen days before the day on which they are required.

15. If during the time of construction the whole amount of the instalments with accrued interest to be paid by the Syndicate should, after deduction of the sums necessary for the service of interest on the loan, not be sufficient for the construction of the railway lines, the amount of deficiency shall be provided by a supplementary loan to be issued by the Syndicate, the interest and other conditions of which are to be the same as in this Agreement, but the price must be arranged when the time arrives.

If after the completion of the lines there should be a balance at credit of the Tientsin-Chinkiang Railway account, the Syndicate shall transfer such unused balance to the credit of the loan service reserve fund, hereinafter mentioned as a provision for payments to which the Government is bound by Clause 8 of this Agreement.

16. If before the publication of the prospectus for the issue of the loan any political or financial crisis should take place in Europe or elsewhere, by which the markets and the prices of existing Chinese Government stocks are so affected as to render the successful issue of the loan impossible on the terms herein named, the Syndicate shall be granted such extension of time for the performance of their contract as the circumstances demand, or shall have the right to withdraw from their contract with the Chinese Imperial Government, which shall in that case become null and void.

17. The Deutsch-Asiatische Bank on the one side, and the Hongkong and Shanghai Banking Corporation for themselves, and on behalf of Messrs. Jardine, Matheson & Co., as joint agents for the British and Chinese Corporation Limited, on the other side, shall take the loan in shares to be agreed upon by the Syndicate, and without responsibility for each other.

18. — The northern part of the railway lines shall be constructed, equipped, and worked ou behalf of the Imperial Chinese Government by the Deutsch-Asiatische Bank, and the southern part of the railway lines shall be constructed, equipped, and worked on behalf of the Imperial Chinese Government by the British and Chinese Corporation Limited, under conditions as follows :—For each of these parts a Board of Commissioners shall be appointed to superintend the construction, equipment, and working of the railway lines

in accordance with regulations to be arranged between the Imperial Directors and the Deutsche-Asiatische Bank and the British and Chinese Corporation Limited.

19. — An office shall be provided for the Imperial Directorate, and a head office shall be established for each Board of Commissioners The Board of Commissioners for the northern and southern parts of the lines respectively, appointed to superintend the construction and administration, shall each consist of five members, two Chinese managers representing the Imperial Directors and nominated by them, and three European members, namely, a representative of the Bank concerned, the manager and the Chief Engineer, to be nominated by the Deutsche-Asiatische Bank and the British and Chinese Corporation Limited.

In case any foreign or Chinese members of the Boards of Commissioners do not work well together it shall be open to the Imperial Directors, the Deutsch-Asiatische Bank, and the British and Chinese Corporation Limited, ta mutually discuss means to arrange and deal with the matter.

The foreign and Chinese railway staff, including a Ti-tiao, shall be appointed by the boards of Commissioners, who will report the appointment to the Imperial Directors. In the event of an important appointment the two Chinese members of the Boards may first consult the Imperial Directors.

The principal members of the railway staff shall be capable and experienced Europeans, but Chinese with sufficient experience in engineering of traffic may also be appointed.

Foreign and Chinese members of the railway staff shall, in the event of incapacity or misconduct, be dismissed by the Boards of Commissioners who will Inform the Imperial Directors of the same.

The salaries of the five members of each Board of Commissioners and of the foreign and Chinese railway staff shall be arranged by the Deutsch-Asiatische Bank, the British and Chinese Corporation Limited, and the Imperial Directors, and paid by the head office of their respective sections.

20. — The plans, estimates, and all matters relating to survey must be submitted for approbation to the Board of Commissioners. The Chief Engineer shall indicate to the Chinese Commissioners the land which it is necessary to purchase, and which must be sufficient for the construction of a permanent way with double lines and dependencies, and the Chinese Commissioners shall thereupon effect such purchases at a price to be based on a scale to be arranged after survey. In the event of the route proposed by the Chief Engineer passing through towns, villages, graveyards, or other points where

much obstruction is encountered, the Chief Engineer will, together with the Board of Commissioners, consider means of diverting the proposed railway route in order to avoid difficulties.

21. — After completion of the survey and due inquiry as to the prevailing provincial likin and customs dues, the Imperial Directors will arrange with the Deutsch-Asiatische Bank and the British and Chinese Corporation Limited, regulations for the payment of likin and duty upon merchandise and live stock in transit over the railway lines.

22. — All materials necessary for the construction and working of the lines, obtained either from foreign countries or from other provinces of China, and the revenues derived from the railway, shall be exempt from duty or taxation of all kinds, and the Imperial Government of China will instruct the customs and likin authorities accordingly.

All material, plant, and goods shall be ordered from the Deutsch-Asiatische Bank and the British and Chinese Corporation Limited, on conditions to be arranged in the Final Agreement.

The plans, estimates, and requisitions for materials shall be submitted to the Board of Commissioners by the Chief Engineer for reference at their discretion to the Imperial Directors, and the same shall be furnished by the Deutsche-Asiatische Bank and the British and Chinese Corporation on the best possible terms.

Due consideration will be extended to materials from the Hanyang Iron Works, if available when required, and of a quality satisfactory to the Chief Engineers of the Syndicate.

23. — The Deutsche-Asiatische Bank and the British and Chinese Corporation Limited shall, during the working of the lines, maintain the railways, buildings, works, rolling-stock and dependencies in good order and condition.

24. — Branch lines or extensions in connection with the Tientsin-Chinkiang Railway lines that may appear profitable or necessary later on shall be the subject of negociations between the Imperial Directors and the Syndicate.

25. — The tariff to be introduced by the European Manager shall be approved by the Boards of Commissioners, who will take into consideration the tariffs of other existing railway lines in China, while keeping in view the necessity for attracting traffic. The European Manager may also be instructed to enter into arrangements for tariffs on through traffic connecting lines. In case of war, foreign or internal, the railway lines shall be reserved in the first instance for the transport of Chinese troops, commissariat, and munitions of war under the order of Imperial Directors, and at half the ordinary tariff

rates, and the railways shall not engage in any service injurious to China. In case of famine, grain will also be transported over the lines at half the ordinary tariff rate, under orders of the Imperial Directors.

26. — All payments made and received in connection with the railway lines will be subject to the control of the Boards of Commissioners, and after the line is working estimates of receipts and expenditure shall be similarly submitted to the Boards. Regular accounts shall be furnished through the Imperial Directors to the Railway and Mining Bureau of the Tsung-li Yamen and the Board of Revenue, Peking. All payments made must be represented by Chinese or foreign vouchers as the case may be.

27. — The profits from working completed sections of the railways during the time of construction shall be credited to railway construction account.

28. — Should any traffic business be apparent later on as likely to benefit the Imperial Government of China and increase the earning power of the railway lines, the Deutsch-Asiatische Bank and the British and Chinese Corporation Limited shall represent the same to the Imperial Directors, and request them to obtain the necessary authority to arrange the business.

29. — The Deutsch-Asiatische-Bank and the British and Chinese Corporation Limited shall work the lines on behalf of the Imperial Government of China until the present loan is redeemed. As soon as the loan has been completely redeemed this Agreement shall become null and void, and the railway lines and property named in this Agreement shall be handed over to the absolute disposal of the Chinese Government.

30. — The annual net revenue is understood to be that resulting from the gross receipts of the passengers and goods traffic and the income from other sources, after deducting all working expenses, including maintenance of the permanent way, repairs and renovation of machinery and rolling-stock, and all expenses of administration, besides deducting an amount to be determined by the Deutsch-Asiatische Bank and the British and Chinese Corporation Limited as sufficient for accumulating a reserve fund for extraordinary improvements or repairs. Of the surplus of the joint net annual revenue of the northern and southern railway lines, after payment of interest and repayment of principal of the loan, first, a participation of 20 per centwill be granted to the Syndicate in remuneration for their management of the construction and the working of the railway lines; secondly, an amount equal to 10 per centof the gross earnings will be transferred to a loan service reserve fund, deposited with the two

banks, and the remainder will be at the disposal of the Imperial Government of China. An account of the said loan service reserve fund will be rendered yearly to the Railway and Mining Bureau of the Tsung-li Yamen and to the Board of Revenue, and the fund will be drawn upon only in the case of the revenue of the railway lines being insufficient to meet the service of interest and principal of the loan. On redemption of the loan being completed the balance of this fund will revert to the Chinese Government.

31. — The powers and authority given and delegated to the Imperial Directors by the Imperial Government of China shall, in the case of their promotion or removal, be transferred to their successors, and the Deutsch-Asiatische Bank and the Hongkong and Shanghai Banking Corporation, Messrs. Jardine, Matheson & Co., and the British and Chinese Corporation Limited, may, subject to all their obligations, transfer or delegate all or any of their rights, powers, and discretions to any German or English Company, directors, or agents, with or without power of further transfer and sub-delegation.

32. — Differences arising between the Imperial Directors and the Syndicate will be taken up and decided with equity and justice by the Tsung-li Yamen on the one side, and the Minister for Germany and the Minister for Great Britain in China on the other side.

33. — As soon as possible after the signature of this Agreement the Engineers of the Syndicate will be authorized by the Imperial Chinese Government to survey and report upon the proposed railway lines, when, subject to such report being satisfactory to the Syndicate, this Preliminary Agreement will be ratified by the Syndicate and replaced by a Final Agreement containing all necessary details. Modifications in the conditions of this Preliminary Agreement may be made, subject to the consent of both parties.

34. — The provisions of this Preliminary Agreement shall, immediately after signature, be ratified by an Imperial Edict (1), which shall be communicated by the Tsung-li Yamen to the Ministers for Germany and Great Britain in Peking.

35. — Five sets of this Agreement are executed in English and Chinese, one set to be retained by the Tsung-li Yamen, one by the Railway and Mining Bureau, and one by each Contracting Party.

In the event of any doubt arising regarding the interpretation of the Contract, the English text shall rule.

(1) The Edict was issued on the 24th May, 1899; vide Blue Book. China, No. 1 of 1900, p. 190.

Contrat définitif

This Agreement is made at Peking on the tenth day of the twelfth month of the thirty-third year of Kuang Hsu, corresponding to the thirteenth day of January, One thousand nine hundred and eight, and the contracting parties are :—

His Excellency Liang Tunyen, Acting Junior Vice-President of the Waiwupu, duly authorised to act on behalf of the Imperial Government of China,
of the one part,

and

A, The Deutsch-Asiatische Bank, Shanghai,
B, The Chinese Central Railways Limited, London,
hereinafter called « the Syndicate »,
of the other part.

Article premier. — The Imperial Government of China authorises the Syndicate to issue a 5 per cent. Gold Loan for an amount of Five Million Pounds Sterling (£5.000.000). The loan shall be of the date on which the first series of Bonds is issued to the public and shall be called « The Imperial Chinese Government 5 per cent. Tientsin-Pukow Railway Loan ».

Art. 2. — The loan is designed to provide capital for the construction of a Government railway line from a point connecting the Imperial Railways of North China at or near Tientsin through Techou and Tsinanfu to Ihsien near the Southern frontier of Shantung, hereinafter known as the Northern section of the Tientsin-Pukow Railway line, and from Ihsien to a point at or near Pukow (opposite Nanking on the Yangtze-kiang), hereinafter known as the Southern section of the Tientsin-Pukow Railway line. The total length of these two sections being about 1.085 kilometers, equal to about 2.170 Chinese li.

The survey line shall be open to revision by the Director General of the Railway.

Art. 3. — The capital so provided shall be solely devoted to the construction of the railway line including the purchase of land, rolling stock and other equipment, and to the working of the line and to payment of interest on the Loan during the period of construction, which is estimated at four years from the actual beginning of the works, the commencement of the works not to be delayed beyond six months after this agreement has been signed, within which period

the Syndicate shall notify the Director General that the sum of five hundred thousand pounds (£500.000) has been placed at his disposal, to be held in Europe or remitted to China as he may direct, as a first instalment on account of the proceeds of the loan. This amount of £500.000 or whatever portion thereof is actually advanced, together with interest thereon not exceeding a charge of six per cent. per annum, shall be deducted from the proceeds of the first sale of the bonds.

Art. 4. — The rate of interest for the loan shall be five per cent. per annum on the nominal principal and shall be paid to the Bondholders half-yearly. The said interest shall be calculated from the date on which the loan is issued to the public and shall be paid by the Imperial Chinese Government during the time of construction either from the proceeds of the loan or from other sources, and afterwards, in the first place, out of the revenue of the Railway, and then from such other revenues as the Chinese Government may think fit to use for the purpose in half-yearly instalments according to the amounts specified in the schedule attached to this agreement and fourteen (14) days before their due dates, Western Calendar, as calculated half-yearly from the date on which the loan is issued to the public.

Art. 5. — The term of the loan shall be thirty (30) years. Repayment of principal shall commence afther the expiry of ten years from the date of the loan and, except as provided in Article 6 hereinafter, shall be made by yearly amortisation to the Deutsch-Asiatische Bank and the Hongkong and Shanghai Banking Corporation in half-yearly instalments out of the revenue of the line or such other revenues as the Chinese Government may think fit to use for the purpose according to the amounts specified in the Schedule attached to this agreement, but fourteen (14) days before their due dates, Western Calendar, as calculated half-yearly from the date on which the loan is issued to the public.

Art. 6. — If at any time after the lapse of ten (10) years from the date of the loan the Imperial Chinese Government should desire to redeem the whole outstanding amount of the loan, or any part of it, not yet due for repayment in accordance with the Schedule of repayments hereto attached, it may do so until the twentieth (20th) year, by payment of a premium of two and a half (2 1/2) per cent on the face value of the bonds (that is to say, by payment of a hundred and two pounds and ten shillings — £102.10s.—for each £100 bond) and after the twentieth (20th) year without premium; but in each and every case of such extra redemption, the Imperial Chinese Government shall give six (6) months notice in writing to the Syndicate and

such redemption shall be effected by additional drawings of bonds, to take place on the date of an ordinary drawing, as provided for in the Prospectus of the loan.

Art. 7. — The Deutsch-Asiatische Bank and the Hongkong and Shanghai Banking Corporation having been appointed, by the German and British parties of the Syndicate, respectively, Agents for the service of the loan. The half-yearly payments due for amortisation and interest, referred to in Articles 4 and 5, shall be made, in accordance with the amounts of the Schedule attached to this Agreement, and fourteen (14) days before their due dates as fixed by Articles 4 and 5, to these Banks by the Director General of the Railway, who shall hand to the said Banks in Shanghai or in Tientsin fourteen (14) days before the said due dates in shares to be arranged by the Banks, funds in Shanghai or Tientsin sycee sufficient to meet such payments in gold in Europe, exchange for which shall be settled with the said Banks on the same day, the Railway Administration having, however, the option of settling exchange with the two Banks at any date or dates within six (6) months previous to any due date for the repayment of interest and principal. These payments may, however, be made in gold, if the Imperial Chinese Government should happen to have gold funds « *bona fide* » at their disposal in Europe not remitted from China for the purpose and desire so to use them.

In re-imbursement of expenses connected with the payment of interest and the repayment of principal of the loan, the Hongkong and Shanghai Banking Corporation and the Deutsch-Asiatische Bank will receive a commission of one quarter (1/4) per cent. on the annual loan service.

Art. 8. — The Imperial Government of China hereby engages that the interest and principal of this loan shall duly be paid in full, and should the Revenue of the Railway and/or the proceeds of the loan not be sufficient to provide for the due and full payment of interest and repayment of principal, the Director General shall memorialise the Throne and the Imperial Government of China will thereupon make arrangements to ensure that the amount of deficiency shall be met from other sources and handed over to the Banks on the date upon which funds are required, to complete full payment of interest and repayment of principal.

Art. 9. — The loan is hereby secured :—

1. By lekin and internal revenues of the province of Chihli to the amount of one million and two hundred thousand (1.200.000) Haikuan taels a year.
2. By lekin and internal revenues of the province of Shantung

to the amount of one million and six hundred thousand (1.600.000) Haikuan taels a year, and

3. By the revenue of the Nanking lekin collectorate (to the amount of nine hundred thousand—900.000—Haikuan taels a year) and of the Huai-an native customs (to the amount of one hundred thousand—100.000—Haikuan taels a year) in the province of Kiangsu.

The provincial revenues as above stated are hereby declared to be free from all other loans, charges or mortgages.

So long as principal and interest of the loan are regularly paid, there shall be no interference with these provincial revenues; but if principal or interest of the loan be in default at due date, then, after a reasonable period of grace, lekin and suitable internal revenues of the three provinces sufficient to provide the amounts above stated shall forthwith be transferred to, and be administered by, the Imperial Maritime Customs, in the interest of the bondholders. And so long as this loan or any part thereof shall remain unredeemed, it shall have priority both as regards principal and interest over all future loans, charges and mortgages charged on the above-mentioned revenues of the three provinces. No loan, charge or mortgage shall be raised or created which shall take precedence of, or be on equality with, this loan, or which shall in any manner lessen or impair its security over the revenues of the three provinces as above stated; and any future loan, charge or mortgage charged on the said revenues of the three provinces shall be made subject to this loan, and it shall be so expressed in every agreement for every such future loan, charge or mortgage.

It is understood and agreed that so long as this loan is unredeemed the railway shall under no circumstances be mortgaged nor its receipts given as security to any other party.

In the event of the Chinese Government, during the currency of this loan, entering upon definite arrangements for the revision of customs tariff accompanied by stipulations for decrease or abolition of lekin, it his hereby agreed, on the one hand, that such revision shall not be barred by the fact that this loan is secured by lekin and provincial revenues, and, on the other hand, that whatever lekin is required to provide the security of this loan shall neither be decreased nor abolished except by previous arrangement with the Syndicate, and then only in so far as an equivalent is substituted for it in the shape of a first charge upon the increase of customs revenue consequent upon such revision.

Art. 10. — The Syndicate is hereby authorised to issue to the subscribers to the loan, Bonds for the total amount of the loan for

such amounts as may appear advisable to the Syndicate. The form of the Bonds shall be settled by the Syndicate in consultation with the Director General or the Chinese Ministers in London and Berlin. The Bonds shall be engraved in Chinese and English or Chinese and German as may be required ; they shall bear the facsimile of the signature of the Director General and of his Seal of Office, in order to dispense with the necessity of signing them all in person. But the Chinese Minister in London or Berlin, as the case may be, shall, previous to the issue of any Bonds, put his seal upon each Bond with a facsimile of his signature, as a proof that the issue and sale of the bonds are duly authorised by, and binding upon, the Imperial Chinese Government, and the representatives of the Syndicate in London and/or Berlin shall countersign the bonds as agents for the issue of the loan.

In the event of bonds issued for this loan being lost, stolen or destroyed, the Syndicate shall immediately notify the Director General and the Chinese Minister in London and/or Berlin, as the case requires, who shall authorise the Syndicate to insert an advertisement in the public newspapers notifying that payment of the same has been stopped and to take such other steps as may appear advisable or necessary according to the laws and customs of the country concerned, and should such bonds not be recovered after a lapse of time to be fixed by the Syndicate, the Director General or the Chinese Minister in London or Berlin, as the case may be, shall seal and execute duplicate bonds for a like amount and hand them to the Syndicate, by whom all expenses in connection therewith shall be defrayed.

Art. 11. — All bonds and coupons and payments made and received in connection with the service of this loan shall be exempt from all Chinese taxes and imposts during the currency of this loan.

Art. 12. — All details necessary for the prospectus and connected with the payment of the interest and repayment of the principal of this loan, not herein explicitly provided for, shall be left to the arrangement of the Syndicate in consultation with the Chinese Ministers in London and Berlin. The Syndicate is hereby authorised to issue the prospectus of the loan as soon as possible after the signing of this Agreement ; and the Imperial Government will instruct the Chinese Ministers in London and Berlin to co-operate with the Syndicate in any matters requiring conjoint action and to sign the prospectus of the loan.

Art. 13. — The loan shall be issued to the public in two or more series of bonds, the first issue to be made to the amount of three million pounds sterling (£3.000.000) as soon as possible after the signature of this agreement and not later than twelve (12) months

from the date thereof. The price to the Imperial Chinese Government of the first series of bonds shall be ninety-three (93) per cent. of their nominal value. The second and any subsequent series shall be issued in time to permit of uninterrupted continuance of the work of construction, in amounts to be determined by the Director General, and the price payable to the Chinese Government in respect of these series shall be the actual rate of their issue to the public, less flotation charges of five and a half (5 1/2) points retainable by the Syndicate (that is to say, a charge of five pounds ten shillings (£5 10 s. 0d.) for every £100 bond issued). Subscriptions will be invited by the Syndicate in Europe and in China both from Chinese and Europeans on equal conditions, preference being given to the application of the Chinese Government, provided such application be made before the issue of the prospectus to the public.

Art. 14. — The proceeds of the loan shall be paid to the credit of a Tientsin-Pukow Government Railway account with the Hongkong and Shanghai Banking Corporation and the Deutsch-Asiatische Bank in China, London or Berlin, as the case may be. Payments of loan proceeds into the credit of this account shall be made in instalments and on dates conforming to the conditions allowed to the subscribers to the loan. Interest at the rate of four (4) per cent. per annum shall be granted on the credit balance of the portion of this account kept in London and Berlin, and interest on the credit balance of the portion kept in China will be allowed at the Banks' rates for current account or fixed deposits, as the case may be, to be arranged. After deduction of the funds required for the service of interest and for commission on this service during the time of construction, the Banks will hold the net proceeds with accrued interest to the order of the Director General, who, in ordering payment of any sums exceeding twenty thousand pounds (£20.000) shall give notice to the Banks ten (10) days before the day on which they are required. Requisitions on the loan funds will be drawn in amounts to suit the progress of construction of the Railway by orders on the Hongkong and Shanghai Banking Corporation and the Deutsch-Asiatische Bank respectively, signed by the Managing Director of the Railway or, in his absence, by his duly authorised representative, and accompanied by his certificates stating the nature and cost of the work to be paid for.

Such amounts as may be required in China may at any time be transferred by the Managing Director, at his discretion, to Shanghai, the transfers being effected through the Hongkong and Shanghai Banking Corporation and the Deutsch-Asiatische Bank respectively, and the transferred funds shall remain on deposit with those Banks until required for railway purposes.

The accounts of the railway will be kept in Chinese and English in accordance with accepted modern methods, and will be supported by all necessary vouchers. During the period of construction the said accounts and vouchers will be open at any time to the inspection of an Auditor, appointed and paid by the Syndicate, whose duties will be confined to certifying to the Syndicate to the due expenditure of the loan funds in accordance with the provisions of Article 3 of this agreement, and to certifying to a monthly statement of the Foreign Materials purchased by the railway administration under the provisions of Article 18 hereinafter. He will arrange the Railway Administration that his inspections shall take place on such dates and at such intervals as will enable him efficiently to carry out his duties as herein provided. The Railway Administration will publish annually upon the close of its financial year, a report in the Chinese and English languages showing the working accounts and traffic receipts of the Railway, which report shall be procurable by the public on application.

Art. 15. — If during the time of construction the net proceeds of the present loan with accrued interest should, after deduction of the sums necessary for the service of interest on the loan, not be sufficient to complete the construction and equipment of the Railway line, the amount of deficiency shall be provided, in the first place, from such Chinese funds as may be available so as to permit of the uninterrupted continuance of the work of construction, any balance then uncovered being supplemented by a further foreign loan, for the amount required to be issued by the Syndicate. The interest and other conditions of such supplementary loan will be the same as in the present Agreement, and the price will be determined as in the case of the second and subsequent issues of the present loan. If after the completion of the line there should be a balance at credit of the railway account, such unused balance will be transferred to the credit of the interest reserve fund hereinafter mentioned in Article 21 as a provision for payments for payement for which the Imperial Chinese Government is responsible under this Agreement.

Art. 16. — If, before the publication of the prospectus for the issue of the loan, any political or financial crisis should take place by which the market and the prices of existing Chinese Government stocks are so affected as to render, in the opinion of the Syndicate, the successful issue of the loan impossible on the terms herein named, the Syndicate shall be granted further extension of time, but not beyond eighteen (18) months from the date of this Agreement, for the performance of their contract. If within this time limit the first series of the loan shall not have been issued, then this contract shall become null

and void, and any advances made by the Syndicate under the provisions of Article 3 shall be repaid by the Chinese Government with accrued interest, but without any other compensation or remuneration whatsoever.

Art. 17. — The construction and control of the Railway will be entirely vested in the Imperial Chinese Government. For the work of construction of the Northern and Southern sections respectively the Imperial Chinese Government will select and appoint fully qualified German and British Chief Engineers, acceptable to the Syndicate. In the event of the Syndicate objecting to any proposed appointment, the cause of such objection shall be definitely stated. These two Chief Engineers shall be under the orders of the Managing Director, or, in his absence, his duly authorised representative, and will carry out all the wishes of the Railway administration with regard to the plan and construction of the line. In their general conduct they shall pay all due respect to the Director General and the Managing Director. The terms of their respective agreements will be arranged by the Director General on his sole authority.

Whenever appointments are to be made or functions are to be defined of the technical employes on the railway staff as well as in the case of their dismissal, the Managing Director or, in his absence, his duly appointed representative, will act in consultation with the Chief Engineer of the section concerned and, in the case of disagreement, the matter will be referred to the Director General whose decision shall be final.

After completion of construction the Imperial Chinese Government will administer both sections as one undivided Government Railway and will appoint an Engineer-in-Chief, who during the period of the loan shall be a European, without reference to the Syndicate.

Art. 18. — For the Northern and Southern sections of the Railway respectively the Deutsch-Asiatische Bank and the Chinese Central Railways Limited will act as Agents of the Railway Administration during construction, for the purchase of all materials, plant and goods required to be imported from abroad. For all important purchases of such materials, tenders shall be called for by the Managing Director ; in the case of all tenders, indents and orders for the importation of goods and materials from abroad, the said Agents shall purchase the materials required on the terms most advantageous to the Railway, and shall charge the original net cost of the same plus a commission of five (5) per cent. It is understood that no orders for materials shall be executed or any expenditure incurred without due authorisation by the Managing Director.

In return for payment of commission as above stated, the Deutsch-

Asiatische Bank and the Chinese Central Railways Limited as Agents within their respective sections, shall be prepared to superintend the purchase of all foreign materials required for the construction and equipment of the Railway, which shall be purchased in the open market at the lowest rate obtainable, it being understood that all such materials shall be of good and satisfactory quality, and that the Railway Administration shall have the right to reject on arrival in China materials which do not come up to specifications. At equal rates and qualities goods of German and British manufacture shall be given preference over other goods of foreign origin for the Northern and Southern sections respectively. The Railway Administration reserves the right, while paying the above stipulated commission to the said Agents in respect of all purchases of foreign materials, to avail itself of the services of other Agents in China or abroad should it see fit to do so. Original invoices and inspector's certificates are to be submitted to the Managing Director; all return commissions and rebates of every description shall be credited to the Railway; and all purchases made by the Agents on behalf of the Railway shall be supported by manufacturers original invoices and inspectors certificates.

No commission shall be paid to the Agents except as above provided; but it is understood that the Railway Administration shall provide out of Railway funds for the remuneration of consulting engineers whenever their services are engaged.

With a view to the encouragement of Chinese industries, preference will be given, at equal prices and qualities, over British, German or other foreign goods, to Chinese materials and goods manufactured in China. No commission will be paid on purchases of such materials and goods.

It is understood and agreed that after the construction of the line is completed, the Deutsch-Asiatische Bank and the Chinese Central Railways Limited, within their respective sections, will be given the preference for such Agency business, during the currency of the loan, for the supply of foreign materials as the Railway Administration may require, on terms to be hereafter mutually agreed upon.

Art. 19. — Branch lines in connection with the Railway line mentioned in this agreement that may appear profitable or necessary later on shall be built by the Imperial Chinese Government with funds at their disposal from Chinese sources, and if foreign capital is required preference will be given to the Syndicate.

Art. 20. — By the preliminary agreement under Imperial sanction a participation of twenty (20) per cent. of the net profits of the Railway had been promised to the Syndicate in remuneration for their general responsibility and services. In commutation of this participation in

net profits the Syndicate is granted the right to retain two hundred thousand pounds sterling (£200.000) out of the first issue of this loan, in instalments and on dates based on, and in proportion to, the terms of subscription to the loan as stated in the prospectus. No further payment in respect of commutation of profits will be allowed on any subsequent series of the loan, or on any supplementary loan.

Art. 21. — After payment of interest and repayment of principal of the loan for any current year, the Railway Administration will deposit with the Deutsch-Asiatische Bank and the Hongkong and Shanghai Banking Corporation in Shanghai or Tientsin any surplus of the net revenue of the railway line for that year up to the amount required to pay the following year's instalments of interest on the loan; the rate of interest on the deposit being arranged with the Banks from time to time with due regard to the conditions of the market.

Art. 22. — The Deutsch-Asiatische Bank and the Chinese Central Railways Limited may, subject to all their obligations under this Agreement, transfer or delegate all or any of their rights, powers and discretions thereunder to any German or British Company, Directors or Agents with power of further transfer, and sub-delegation; such transfer, sub-transfer, delegation or sub-delegation to be subject to the approval of the Director General.

Art. 23. – This Agreement is signed under authority of an Imperial Edict dated this tenth day of the twelfth month of the thirty-third year of Kwang Hsü, corresponding to the thirteenth day of January, One thousand nine hundred and eight, Western Calendar, which has been officially communicated to the Ministers of Great Britain and Germany in Peking by the Waiwupu.

Art. 24. — Five sets of this Agreement are executed in English and Chinese, three sets to be retained by the Imperial Chinese Government and two by the Syndicate.

In the event of any doubt arising regarding the interpretation of the Contract, the English text shall rule.

Signed at Peking by the contracting parties this tenth day of the twelfth month of the thirty-third year of Kwang Hsü, corresponding to the thirteenth day of January, One thousand nine hundred and eight, Western Calendar.

Seal

Liang Tun Yen.

for the Chinese Central Railways Limited.
J. O. P. Bland,
Their representative.

Deutsch-Asiatische Bank,
H. Cordes.

Pukow-Hsinyang

Cette concession fut demandée au trône en 1898 et obtenue en même temps que celle du Shanghaï-Nankin. La ligne devait partir de Pukow, point fixé sur le Yangtseu en face de Nankin, et rejoindre le Pékin-Hankéou à Hsingyang. Shanghaï aurait été ainsi relié à la grande artère du Pékin-Hankéou par voie de terre.

La longueur était d'environ 270 milles, soit 434 kil. 500.

C'est la seule des cinq lignes demandées par les Anglais en 1898 dont les travaux n'aient même pas été attaqués.

Chemin de fer du Setchouen

La France et l'Angleterre ayant reconnu en 1905 la stérilité de la concurrence qu'elles se faisaient pour obtenir la concession d'une ligne reliant Hankéou au Setchouen, conclurent un pacte à la fin de cette même année et constituèrent la « Chinese Central Railways C° » (1).

D'autre part, en 1904, la Chine s'était engagée par écrit vis-à-vis de l'Angleterre d'une part et de l'Amérique de l'autre (Sir Ernest Satow et M. Conger étant Ministres respectifs de ces deux puissances à Pékin) à faire appel à leurs capitaux au cas où la ligne du Setchouen viendrait à être construite.

En raison de cet engagement, lors de la constitution de la Société dont il a été question plus haut, les Américains furent sollicités de prendre leur part dans sa formation. Ils refusèrent, mais comme nous le verrons plus loin c'était pour se réserver de réapparaître au moment où leur politique les pousserait à prendre une place importante en Extrême-Orient.

(1) Il fut entendu dans la suite que cette société s'occuperait des lignes à construire au nord du Yangtzeu.

Et c'est ce qui eut lieu 5 ans après.

Les négociations en vue d'obtenir la concession de cette ligne furent entamées tout d'abord par le groupe anglo-français avec le Gouvernement chinois et se poursuivirent sans résultat appréciable jusqu'en 1909.

Au mois de mars de cette même année, un groupe allemand ayant offert aux Chinois des conditions plus faciles que les nôtres en vue d'un emprunt pour la ligne Hankéou à Canton (1), signa avec ces derniers un contrat par lequel il était entendu que non seulement, à ce groupe était réservé le droit de construire la ligne Hankéou-Canton, mais encore la partie de la ligne Hankéou-Tchentou comprise dans le Hupeh.

Une entente devenait nécessaire ; elle eut lieu entre les groupes anglais, allemand et français à Berlin où d'accord, ils rédigèrent un nouveau contrat comprenant les deux lignes Hankéou-Canton, Hankéou-frontière du Setchouen qu'ils réussirent à faire parapher à Pékin le 6 juin 1909.

Par cet accord, les Allemands avaient droit à un ingénieur en chef sur la section Hankéou-Itchang et au cas où la ligne serait prolongée à l'intérieur du Setchouen, Anglais et Français se partageraient la direction de l'entreprise sur une longueur égale pour chacun à celle des Allemands.

Le contrat paraphé allait être définitivement signé quand eut lieu l'intervention des Américains.

De par l'engagement de 1904 précité, les Américains avaient droit, au même titre que les Anglais, à financer la moitié de l'entreprise. Leur chargé d'affaires à Pékin fit des

(1) Voir page 272.

représentations au Gouvernement chinois et celui-ci ayant reconnu le bien-fondé de cette réclamation refusa de signer le contrat définitif anglo-franco-allemand.

Une nouvelle entente eut alors lieu entre les groupes anglais, allemands, français et américains.

Par cet accord signé le 23 mai 1910, à Paris, la ligne Hankéou, frontière du Setchouen avec prolongation éventuelle dans le Setchouen devait être divisée entre ces quatre groupes, sur le pied de la plus parfaite égalité.

Le contrat définitif fut signé à Pékin le 20 mai 1911 par les quatre groupes d'une part et par le Gouvernement chinois représenté par Sheng-Kung-Pao alors ministre des voies et communications d'autre part.

Le montant total de l'emprunt était de £ 10.000.000 dont £ 6.000.000 seraient émises immédiatement. £ 3.000.000 devaient servir à la construction du Hankéou-Setchouen et £ 3.000.000 à celle du Hankéou-Canton.

Les Allemands et les Américains émettaient chacun un quart pour la ligne du Setchouen, le Chinese central Railway la moitié soit un quart en France et un quart en Angleterre.

Le taux était de 5 0/0. Pris par les prêteurs à 95 0/0 l'emprunt avait la garantie générale de l'empire et était gagé sur des revenus provinciaux du Hunan et du Hup-Peh.

Le remboursement serait effectué au bout de 40 ans les annuités commençant à la onzième année.

La moitié des fonds provenant de l'emprunt devaient être déposés dans les banques gouvernementales chinoises qui devront mettre à la disposition des banques euro-

péennes une somme suffisante pour couvrir un mois de frais de travaux à l'avance.

L'ingénieur en chef sera nommé par le Gouvernement chinois. Pour la première section l'ingénieur en chef sera un Allemand, pour la deuxième il sera Américain, pour la troisième Anglais et Français pour la quatrième.

Une commission de 5 0/0 est payée pour l'achat du matériel.

La ligne part du Pékin-Hankéou d'un point nommé Kuangshui et se dirige à l'ouest vers Syanyang où brusquement elle descend au sud sur Itchang. De là elle se dirige vers le Setchouen. La longueur totale est d'environ 900 kilomètres.

La section Chingmen-Hanyang (Hankéou) a été confiée à une société chinoise chargée de la construire. Etant donné sa situation voisine du Yangtsé il est peu probable qu'elle soit rémunératrice si toutefois les Chinois arrivent à la terminer (1).

*
* *

Les Chinois ont essayé de constituer une société en vue d'entreprendre eux-mêmes les travaux de cette ligne depuis Itchang sur le Yangtsé. Commencés en 1909 ces travaux sont sur le point d'être abandonnés par suite du manque de capitaux suffisants. La ligne part d'Itchang et se dirige vers

(1) La carte de Chine qui se trouve à la fin du volume était exécutée quand ce contrat a été signé. C'est pourquoi la ligne ne figure qu'à l'état de projet.

Kœitchéou. Elle est terminée sur une longueur de 10 kilomètres à voie unique. Le ballastage est fait sur 20 kilomètres. La ligne est entièrement jalonnée jusqu'à Kœitchéou.

Hukuang Imperial Government Railways
Final Agreement

This Agreement is made at Peking on the twenty second day of the fourth month of the Third year of the Emperor Hsuan T'ung, corresponding to the twentieth day of May, One thousand nine hundred and eleven, Western Calendar, and the Contracting Parties are :

His Excellency the Kung-Pao Sheng Hsuan-Huai, Minister of Posts and Communications, duly authorized by Imperial Decree to act on behalf of the Imperial Government of China, of the one part,
and

The Deutsch-Asiatische Bank,

The Hongkong & Shanghai Banking Corporation,

The Banque de l'Indo-Chine, and

Messrs. J. P. Morgan & Company, Messrs. Kuhn, Loeb & Company,
The First National Bank, and The National City Bank, all of New York, constituting The American Group, hereinafter called the " Banks " of the other part, Witnesseth as follows :

Article premier. — The Imperial Government of China authorizes the Banks to issue a Five per cent Gold Loan for an amount of Six Million Pounds Sterling (£ 6.000.000). The Loan shall be of the date on which the bonds are issued to the public, and shall be called " The Imperial Chinese Government Five per cent Hukuang Railways Sinking fund Gold Loan of 1911 ".

Art. 2. — This Loan is designed to provide capital, first —

For the redemption at a premium of Two and one-half per cent, with accrued interest, of certain unredeemed Gold Bonds of the total par value of Dollars Two million two hundred and twenty-two thousand United States Currency (G $ 2.222.000), issued by The American China Development Company on behalf of the Imperial Chinese Government, and secondly —

For the construction of a Government railway main line from

Wuchang, the capital of the Hupei Province, through Yo-Chou and Chang-Sha, the capital of the Hunan Province, to a point in the District of Yi-Chang-Hsien in the Prefecture of Ch'en-Chou of the southern boundary of Hunan, connecting with the Kuang-Tung section of the Canton-Hankow Railway line, the total length of this line, hereinafter known as " The Hupei-Hunan Section of the Canton-Hankow Railway line ", being an estimated distance of 1.800 Chinese li, or 900 kilometres, and of

A Government railway main line from a point at or near Kuanhshui in the Province of Hupei, connecting with Hankow Railway line and passing through Hsiang-Yang, and Chingmenchou to Ichang, an estimated distance of 1.200 Chinese li, or 600 kilometres, and from Ichang to Kueichoufu in the Province of Szechuan, an estimated distance of 600 Chinese li, or 300 kilometres, — this latter section of the main line having been added in substitution for the branch line from Chingmenchou to Hanyang originally agreed upon, — the total length of this main line, hereinafter known as " The Hupei Section of the Szechuan-Hankow Railway line " being about 1.800 Chinese li, or 900 kilometres.

The survey lines shall be open to revision by the Ministry of Posts and Communications.

The Chinese Imperial Government undertakes to call in, after having received from the Banks application in writing to do so, the aforesaid Gold Bonds, and the Banks will apply the amount necessary for the said redemption out of the proceeds of the Loan, and will deliver the redeemed Bonds to the Chinese Government after having made the Bonds valueless. The Chinese Imperial Government will, after receipt the redeemed Bonds, cancel the inscription of the pledge of the Canton-Hankow Railway Line in their archives, and will advise the Banks in writing after having done this.

It is understood that any surplus of the nominal amount of Five hundred thousand pounds Sterling (£ 500.000) hereby allotted for the redemption of the Gold Bonds issued by the American China Development Company, aforesaid, which may remain after complete redemption of those bonds, shall be allotted to the above named Railway Lines.

Art. 3. — After deduction of the amount required for the redemption of the Gold Bonds referred to in Article 2 of this Agreement, the balance of the Loan proceeds shall be solely devoted to the construction of the aforesaid railway lines, including the purchase of land, rolling stock and other equipment, and to the working of the lines, and to payment of interest on the Loan during the period of construction, which is estimated at three years from the actual beginning of

the works, a longer period, however, being allowed for the completion of the section from Ichang to Kuei-Choufu in consideration of the engineering difficulties to be encountered. Work shall be commenced simultaneously at Wu-Chang, Chang-Sha, Kuang-Shui and Ichang within six months after this Agreement has been signed, within which period the Banks shall notify the Ministry of Posts and Communications that the sum of Six Hundred Thousand Pounds Sterling (£ 600.000) has been placed at its disposal, in case funds should be required for survey or construction purposes, or for ordering of materials, and for the resumption by the Imperial Chinese Government of the portion of these lines already constructed by the Provinces concerned, the said sum to be held in Europe and/or in the United States of America or remitted to China as the Ministry may direct as a first instalment on account of the proceeds of the Loan. This amount of £ 600.000, or whatever portion thereof is actually advanced, together with interest thereon at the rate of Six per cent per annum, shall be deducted from the first proceeds of the sale of the Bonds.

It is understood that the lines of railway already constructed by the two Provinces of Hupei and Hunan prior to the signature of this Agreement with capital provided by those Provinces themselves, together with the property of those two Provincial Railways shall henceforward be taken over by and incorporated in the Canton-Hankow and the Szechuan-Hankow Government Railways Administration, and further that any supplementary funds which may be furnished in the future by the Ministry of Posts and Communications on account of a deficiency in the amount required for the construction of the Canton-Hankow and Szechuan-Hankow main lines within the boundaries of the two Provinces of Hupei and Hunan, as provided for in Article 15 of the present Agreement, shall also rank as capital of the Canton-Hankow and Szechuan-Hankow Railway main lines within the boundaries of the two Provinces aforesaid. But the returns due upon such capital shall not in any manner impair the arrangements for payment of interest and repayment of principal of the present Loan.

Art. 4. — The rate of interest for the Loan shall be Five per cent per annum on the nominal principal, and shall be paid to the bondholders half-yearly. The said interest shall be calculated from the date on which the Loan is issued to the public, and shall be paid by the Imperial Chinese Governement during the time of construction either from the proceeds of the Loan or from other sources, and afterwards, in the first place, out of the revenues of the railways, and then from such other revenues as the Chinese Government may think fit to use

for the purpose, in half yearly instalments according to the amounts specified in the Schedule attached to this Agreement, and twelve days before their due dates, Western Calendar, as calculated half-yearly from the date on which the Loan is issued to the public.

Art. 5. — The term of the Loan shall be Forty Years. Repayment of Principal shall commence after the expiry of Ten years from the date of the Loan and except as provided in Article 6 hereinafter, shall be made by yearly amortization to the Banks in half-yearly instalments out of the revenues of the lines, or such other revenues as the Chinese Government may think fit to use for the purpose, according to the amounts specified in the Schedule attached to this Agreement, but twelve days before their due dates, Western Calendar, as calculated half-yearly from the date on which the loan is issued to the public.

Art. 6. — If at any time after the lapse of Ten years from the date of the Loan the Imperial Chinese Government should desire to redeem the whole outstanding amount of the Loan or any part of it not yet due for repayment in accordance with the Schedule of repayments hereto attached, it may do so up to the end of the seventeenth year by payment of a premium of Two and one-half per cent on the face value of the bonds, that is to say, by the payment of £ 102 10/- for each £ 100 bond, and after the lapse of seventeen years without premium : but in each and every case of such extra redemption the Imperial Chinese Government will give six months previous notice in writing to the Banks and such redemption shall be effected by additional drawings of bonds to take place on the date of an ordinary drawing as provided for in the Prospectus of the Loan.

When the Loan has been fully repaid this Agreement will immediately become null and void. Bonds and interest coupons which have matured will be collected in due order and cancelled by the Banks as they are presented for payment and will be delivered by them to the Chinese Ministers in Great Britain, Germany, France and the United States of America. The Banks will refund in full to the Imperial Chinese Government the amounts of any drawn bonds and/or interest coupons which have not been presented for payment within thirty years from the respective due dates for redemption or payment of interest.

Art. 7. — The half-yearly payments due for amortization and interest referred to in Articles 4 and 5, shall be made in accordance with the amounts of the Schedule attached to this Agreement, and twelve days before their due dates as fixed by Articles 4 and 5, in equal shares to the Banks by the Ministry of Posts and Communications which shall hand to the Banks in Shanghai or in Hankow, twelve days before the said due dates, funds in Shanghai « Kuei-Yuan » sycee or Hankow « Yan-Li » sycee and/or coin of the National Currency (so soon as the said Cur-

rency shall have been effectively established) sufficient to meet such payments in Gold in Europe and the United States of America, exchange for which shall be settled with the Banks on the same day, the Ministry of Posts and Communications having, however, the option of settling exchange with the Banks simultaneoulsy at any date or dates within six months previous to any due date for the payment of interest and/or principal. These payments may, however, be made in gold in Europe and/or in the United States of America twelve days before their due dates if the Imperial Chinese Government should happen to have gold funds bona fide at their disposal in Europe and/or in the United States of America not remitted from China for the purpose, and desire so to use them.

In reimbursement of expenses connected with the payment of interest and repayment of principal of the Loan the Banks will receive from the Chinese Government a commission of one quarter per cent on the Annual Loan service.

Art. 8. — The Imperial Governement of China hereby engages that the interest and principal of this Loan shall duly be paid in full and should the revenues of the railways and or the proceeds of the Loan not be sufficient to provide for the due and full payment of interest and repayment of principal, the Ministry of Posts and Communications shall memorialize the Throne and the Imperial Government of China will thereupon make arrangements to ensure that the amount of deficiency shall be met from other sources and handed over to the Banks on the date upon which funds are required to complete full payment of interest and repayment of principal.

Art. 9. – The present Loan of Six Million Pounds (£ 6.000.000) Sterling together with the second series thereof, provision for the issue of which is made under the terms of Article 15 hereinafter is hereby secured, in respect to both principal and interest, as a first charge upon :—

1. Hupei General Lekin amounting to Two million (2.000.000) Haikwan Taels a year.

2. Hupei Additional Salt Tax for River Defence amounting to Four Hundred Thousand (400 000) Haikwan Taels a year.

3. Hupei New Additionnal Two Cash Salt Tax of September, 1908, amounting to Three hundred thousand (300.000) Haikwan Taels a year.

4. Hupei collection of Hukuang inter-provincial Tax on imported Rice, to the amount of Two hundred and fifty thousand (250.000) Haikwan Taels a year.

5. Hunan General Lekin amounting to Two million (2.000.000) Haikwan Taels a year.

6. Hunan Salt Commissioner's Treasury Regular Salt Lekin to the amount of Two hundred and fifty thousand (250 000) Haikwan Taels a year.

The above Provincial Revenues amounting to a total of Five Million two hundred thousand (5.200.000) Haikwan Taels a year, are hereby declared to be free from all other Loans, Charges or Mortgages.

So long as principal and interest of this Loan are regularly paid, there shall be no interference with these Provincial revenues; but if principal or interest of the Loan be in default at due date, then, after a reasonable period of grace, lekin and other suitable internal revenues of the Provinces of Hupei and Hunan sufficient to provide the amounts above stated shall forthwith be transferred to, and administered by the Imperial Maritime Customs in the interests of the bondholders. And so long as this Loan or any part thereof shall remain unredeemed, it shall have priority, both as regards principal and interest, over all future loans, charges and mortgages charged on the aforesaid Provincial Revenues. No loan, charge or mortgage shall be raised or created which shall take precedence of, or be on an equality with this Loan, or shall in any manner lessen or impair its security over the aforesaid Provincial Revenues and any future loan, charge or mortgage charged on the said Provincial Revenues other than the second series of the present loan provided for in Article 15 aforementioned shall be made subject to this Loan, and it shall be so expressed in every agreement for every such future loan, charge or mortgage.

After redemption of the existing gold Bonds referred to in Article 2 of this Agreement it is understood and agreed that, so long as this Loan is unredeemed, the railways shall, under no circumstances, be mortgaged nor their receipts given as security to any other party.

In the event of the Chinese Governement, during the currency of this Loan entering upon definite arrangements for the revision of the Customs tariff, accompanied by stipulations for the decrease or abolition of lekin, it is hereby agreed on the one hand, that such revision shall not be barred by the fact that this Loan is secured by lekin and provincial revenues and, on the other hand, that whatever lekin is required to provide the security of this loan shall neither be decreased nor abolished except by previous arrangement with the Banks and then only in so far as an equivalent is substituted for it in the shape of a first charge upon the increase of Customs revenue consequent upon such revision.

Art. 10. — The Banks are hereby authorized to issue to the subscribers to the Loan, bonds for the total amount of the Loan in Gold, for such amounts as may appear advisable to the Banks. The form and

language of the bonds shall be settled by the Banks in consultation with the Ministry of Posts and Communications or the Chinese Minister in Berlin, London, Paris or Washington : they shall bear the facsimile of the signature of the Minister of Posts and Communications and of his seal of office, in order to dispense with the necessity of signing them all in person, and the Chinese Minister in Berlin and/or London and/or Paris and/or Washington at the option of the Banks shall, previous to the issue of the bonds, put his seal upon each bond, with a facsimile of his signature, as a proof that the issue and sale of the bonds are duly authorized by and binding upon the Imperial Chinese Government The representatives of the Banks in Berlin, London, Paris or New York, as the case may be, shall countersign the bonds as Agents for the issue of the Loan.

In the event of any bond or bonds issued for this loan being lost, stolen or destroyed, the Group and/or Bank or Banks concerned shall immediately notify the Ministry of Posts and Communications and the Chinese Minister in Berlin, London, Paris or Washington, as the case may be, who shall authorize the Group and/or Bank or Banks concerned to insert an advertisement in the public newspapers notifying that payment of such bond or bonds has been stopped, and to take such other steps as may appear advisable or necessary according to the laws and customs of the country concerned, and should any bond or bonds be destroyed or should such lost or stolen bond or bonds not be recovered after a lapse of time to be fixed by the Group and/or Bank or Banks concerned the Chinese Minister in Berlin, London, Paris or Washington as the case may be, shall seal and execute a duplicate bond or duplicate bonds for a like amount and hand the same to the Group and/or Bank or Banks representing the owner or owners of such lost, stolen or destroyed bond or bonds, which Group and/or Bank or Banks shall pay all expenses in connection with such delivery and execution of such bond or bonds for the account of the owner or owners of such bond or bonds

Art. 11. — All bonds and coupons and payments made and received in connection with the service of this Loan shall be exempt from all Chinese taxes and imposts during the currency of this Loan.

Art. 12. — All details necessary for the Prospectus and connected with the payment of the interest and repayment of the principal of this Loan, not herein explicitly provided for, shall be left to the arrangement of the Banks in consultation with the Chinese Ministers in Berlin, London, Paris and Washington. The Banks are hereby authorized to issue the Prospectus of the Loan as soon as possible after the signing of this Agreement : and the Imperial Governement will instruct the Chinese Ministers in Berlin, London, Paris and Washington to

co-operate with the Banks in any matters requiring conjoint action, and to sign the Prospectus of the Loan.

Art. 13. — This Loan of £ 6 000.000 Sterling shall be issued to the public in one amount as soon as possible after the signature of this Agreement, and not later than twelve months from the date thereof. The price of the bonds to the Imperial Chinese Government shall be Ninety five per cent of their nominal value. Subscriptions will be invited by the Banks in Europe, in the United States of America and in China from Chinese, Europeans and Americans on equal conditions, preference being given to the application of the Chinese Government provided such application be made not less than four days before the issue of the Prospectus to the public. Seven days' notice of the issue of the Prospectus will be given by the Banks to the Imperial Chinese Government.

Art. 14. — The proceeds of the Loan shall be placed to the credit of a « Hukuang Government Railways Account » with the Deutsch-Asiatische Bank, the Hongkong & Shanghai Banking Corporation, and the Banque de l'Indo-Chine in China, Berlin, London or Paris as the case may be, and with the American Group in New-York or such Banks in China as from time to time shall de designated by the American Group, the International Banking Corporation being now so designated. Payments of the loan proceeds into the credit of this account shall be made in instalments and on dates conforming to the conditions allowed to the subscribers to the loan.

Interest at the rate of 3 0/0 per annum shall be granted on the credit balance of the portion of this account kept in Berlin, London, Paris or New York, and interest on the credit portion kept in China by the above Banks, will be allowed at the Banks' rate fort current accounts to be arranged.

Subject to the payments and deductions to be made from the loan proceeds in terms of Articles II and III of this Agreement the Banks will hold the net balance with accrued interest to the order of the Ministry of Posts and Communications.

Transfers of the loan funds to China in amounts not exceeding Two hundred thousand Pounds Sterling (£ 200.000) transferred in any one week, will be made by the Ministry of Posts and Communications at its discretion, the transfers being effected through the Deutsch-Asiatische Bank, the Hongkong & Shanghai Banking Corporation, the Banque de l'Indo-Chine, and/or the Bank or Banks to be designated by the American Group, the International Banking Corporation being now so designated

Tsansfers of the loan funds to China from the Banks in Europe and America, and transfers from the Banks in China to the Chinese Banks

which are hereinafter designated shall be made as nearly as possible in equal amounts from each of the Banks, the rate of exchange for each transfer from Europe and America being settled simultaneously with the transferring Banks, either on the day on which such transfer is to be made, or at the option of the Ministry of Posts and Communications, on any date or dates within six months previous to the day on which the transfer is to be made. In the event of equal transfers being found to be impracticable a mutually satisfactory procedure for making the transfers above referred to shall be arranged between the Ministry of Posts and Communications and the Banks.

The transferred funds, to the extent of one half of the net balance of the Loan proceeds above referred to may, at the discretion of the Ministry of Posts and Communications, be deposited in a Hukuang Government Railways Account with the Bank of Communications (Chiao-Tung Bank) and/or with the Ta-Ching Government Bank, which Banks have been designated by the Ministry of Posts and Communications as its Agents for this purpose, and the Imperial Chinese Government hereby declares itself responsible for all the funds of this Loan deposited with the said Chinese Banks.

The Ministry of Posts and Communications shall from time to time make transfers from the loan funds held in China by the Banks and by the designated Chinese Banks to the credit of a construction account for the Hupei section of the Szechuan-Hankow Railway Line with the Deutsch-Asiatische Bank of a construction account for the Hupei-Hunan section of the Canton-Hankow Railway Line with the Hongkong and Shanghai Banking Corporation, in amounts sufficient to cover one month's construction estimates in advance, so a to insure the uninterrupted continuance of construction. The Ministry of Posts and Communications shall hand to the Banks, for the information of the Auditors (hereinafter referred to), quarterly statements of the loan funds held on deposit by the aforesaid designated Chinese Banks, and these funds shall not be withdrawn from the said Banks except for the purpose of transfer to the construction accounts above named. Funds shall be drawn from these construction accounts in sycee by the Managing Director as hereinafter provided, and it will rest with the Managing Director under the instructions of the Ministry of Posts and Communications to make all necessary arrangements for the distribution of such funds through Chinese Banks or otherwise to the points where they are required.

Requisitions upon these Construction Accounts will be drawn in amounts to suit the progress of construction of the railway lines by orders upon the Deutsch-Asiatische Bank or the Honkong & Shanghai Banking Corporation signed by the Managing Director of the line

concerned or, in his absence, by his duly authorized representative, who shall moreover, two days previous to the presentation of such order, issue in duplicate a certificate stating clearly the object for which the funds are to be drawn, handing one copy to the Auditor concerned (hereinafter referred to) and one copy to the Bank concerned. If the Auditor should find that there are irregularities in the payments to be made, he may in the first place ask the Managing Director for specific explanations, and if the Managing Director is unable to furnish definite explanations, the Auditor may refer the matter to the Ministry of Posts and Communications for its instructions.

The Accounts of the Railways shall be kept in Chinese and English in accordance with accepted modern methods, and will be supported by all necessary vouchers. During the period of construction the said accounts and vouchers will be open at any time to the inspection of two Auditors for the Hupei-Hunan section of the Canton-Hankow Railway Line, and the Hupei section of the Szechuan-Hankow Railway Line respectively, appointed and paid by the Banks, whose duty it will be to satisfy the Banks as to the due expenditure of the loan funds in accordance with provisions of Article 3 of this Agreement, and to certify to monthly statements of the foreign materials purchased by the Railway Administration under the provisions of Article 18 hereinafter. The Railway Administration will publish annually upon the close its financial year a Report in the Chinese and English languages, showing the working accounts and traffic receipts of the railways, which Reports shall be procurable by the public on application.

Art. 15. — If after the deduction of the amount required for the redemption of the Gold Bonds referred to in Article 2 of this Agreement, and of the sums necessary for the service of interest on the Loan during the time of construction, the balance of the Loan proceeds, with accrued interest, should not be sufficient to complete the construction and equipment of the railway lines named in Article 2 of this Agreement, the amount of deficiency shall be provided, in the first place, from such Chinese funds as may be available so as to permit of the uninterrupted continuance of the work of construction, and any balance then uncovered shall be supplemented by the issue by the Banks, under the terms of the present Agreement, of a second series of the present Loan, for an amount not exceeding Four Million Pounds (£ 4.000.000) Sterling. This second series shall be secured pari passu as an equal charge in every respect on the internal revenues specified in Article 9 of this Agreement, and the time of its issue shall be left to the discretion of the Banks. Should foreign capital still be required for the completion of the Railway Lines aforesaid it shall be

provided by a further loan to be issued by the banks on terms to be arranged. If after the completion of the lines there should be a balance at the credit of the Railways Account, such unused balance will be transferred to the credit of the Interest Reserve Fund, hereinafter mentioned in Article 20, as a provision for payments for which the Imperial Chinese Government is responsible under this Agreement, or will be devoted, if necessary, to the improvement of these railways or otherwise to their advantage.

ART. 16. — If before the publication of the Prospectus for the issue of the Loan any political or financial crisis should take place by which the markets and the prices of existing Chinese Government Stocks are so affected as to render, in the opinion of the Banks, the successful issue of this Loan impossible on the terms herein named, the Banks shall be granted a reasonable extension of time for the performance of their contract. If within this time limit, to be arranged, the Loan shall not have been issued, then this contract shall become null and void, and any advances made by the Banks under the provisions of Article 3 of this Agreement, shall be repaid by the Chinese Government with accrued interest, but without any other compensation or remuneration whatsoever.

ART. 17. — The construction and control of the railway lines shall be entirely and exclusively vested in the Imperial Chinese Government. For the work of construction the Imperial Chinese Government will select for appointment a fully qualified British Engineer-in-chief for the Hupei-Hunan section of the Canton-Hankow railway line from Wuchang to Yichang-Hsien, and a fully qualified German Engineer-in-chief for the Kuangshui-Ichang section of the Szechuan-Hankow railway line, with a fully qualified American Engineer-in-Chief for the section of that line from Ichang to Kueichoufu at the same time informing the Banks of the selection made. If the Banks have objections to offer against the Engineers-in-chief thus selected for appointment, they shall, in stating their objections, give definite reasons therefor. The said Engineers-in-chief shall be under the orders of the Director General and the Managing Directors of the respective lines or, in their absence, of their duly authorized representatives, and will carry out all the wishes of the Ministry of Posts and Communications with regard to the plan construction of the lines. In their general conduct they shall pay all due respect to the Ministry of Posts and Communications, the Director General and the Managing Directors. The terms of their respective agreements will be arranged by the Ministry of Posts and Communications.

Whenever appointments are to be made or functions defined of the technical members of the railway staff, as well as in the case of their

dismissal, the Director General, the Managing Director or, in his absence his duly authorized representative, will act in consultation with the Engineer-in-Chief concerned, and in the case of disagreement the matter will be referred to the Ministry of Posts and Communications, whose decision shall be final.

After completion of construction, and during the currency of this Loan, the Imperial Chinese Government will continue to employ Europeans and/or Americans as Engineers-in-Chief of the said railway lines, these appointments being made without reference to the Banks.

Art. 18. — For the Hupei-Hunan section of the Canton-Hankow railway line, and the Hupei section of the Szechuan-Hankow railway line respectively (a) The British & Chinese Corporation, Limited and (b) the Deutsch-Asiatische Bank will act as Agents of the Railway Administration during construction for the purchase of all materials, plant and goods required to be imported from abroad. From this category rails and their accessories are excepted; for the purchase of which the Ministry of Posts and Communications has memorialized the Throne recommending that they should be manufactured and supplied by the Hanyang Iron Works. Their price will be settled by the Ministry of Posts and Communications with the Hanyang Iron Works, after comparison with the current quotations for rails purchased by other lines from Europe or America. No delay will be allowed, and it is understood that if the Hanyang Iron Works are unable to supply the requirements of the lines in question in such manner as to insure uninterrupted construction, the Purchasing Agents will be instructed to procure from abroad the additional supplies required. For all important purchases of materials tenders shall be called for by the Director General or the Managing Director concerned : in the case of all tenders, indents and orders for the importation of goods and materials from abroad, the said agents shall purchase the materials required on the terms most advantageous to the railways, and shall charge the original net cost of the same, plus a commission of five per cent (5 0/0). It is understood that no orders for materials shall be executed or any expenditure incurred without due authorization by the Managing Director concerned.

In return for payment of commission as above stated the British & Chinese Corporation, Limited, and the Deutsch-Asiatische Bank as Agents for the respective railway lines, shall be prepared to superintend the purchase of all foreign materials required for their construction and equipment, which shall be purchased in the open market at the lowest rate obtainable, it being understood that all such materials shall be of good and satisfactory quality and that the aforesaid Agents will avail themselves of the services of engineering experts to be

selected by the Ministry of Posts and Communications for the inspection of such materials. The fees of these Inspectors shall be borne in equal shares by the Ministry of Posts and Communications and the Purchasing Agents. At equal rates and qualities goods of British, French, German and American manufacture shall be given impartial preference over other goods of foreign origin. The Railway Administration of the Ministry of Posts and Communications reserves the right, while paying the above stipulated commission to the said Agents in respect of all purchases of foreign materials, to avail itself of the services of other Agents in China, or abroad, should it see fit to do so.

The most favorable shipping and insurance rates are to be secured and statements thereof together with original invoices and Inspectors' certificates are to be submitted to the Director General and the Managing Director concerned : all return commissions and rebates of every description shall be credited to the railways, and all purchases made by the Agents on behalf of the railways shall be supported by manufacturers' original invoices and Inspectors' certificates. No commission shall be paid to the Agents except as above provided : but it is understood that the Railway Administration shall provide out of railway funds for the remuneration of Consulting Engineers whenever their services are engaged.

With a view to the encouragement of Chinese industries, preference will be given, at equal prices and qualities, over British, French, German, American or other foreign goods to Chinese materials and goods manufactured in China, such cases being left to the decision, in consultation with the Engineers-in-Chief, of an Inspector appointed by the Ministry of Posts and Communications. No commission will be paid on purchases of such Chinese materials and goods.

It is understood and agreed that, after the construction of the lines is completed, the British & Chinese Corporation, Limited, and the Deutsch-Asiatische Bank will be given the preference for Agency business for the respective lines, during the currency of the Loan, for the supply of foreign materials which the Railway Administration may require, on terms to be hereafter mutually agreed upon.

Art. 19. — Should the Imperial Chinese Government itself hereafter consider it desirable to construct extensions in connection with the railway lines named in Article 2 of this Agreement in order that the interest of the country may be better served, such extensions shall be built by the Imperial Chinese Government with funds at its disposal from Chinese sources, but if foreign capital is required, and the terms offered by others preference will be given to the Banks.

Art. 20. — After payment of interest and repayment of principal of this Loan for any current year, the Railway Administration will

deposit with the Banks in Shanghai or Hankow any surplus of the net revenue of the railway lines for that year up to the amount required to pay the following year's instalments of interest on the deposit being arranged with the Banks from time to time with due regard to the conditions of the market.

Art. 21. — All expenses in connection with the flotation and issue of this Loan, such as underwriting, commission and brokerage, telegraph charges, advertising, postage, engraving and printing of Prospectus and bonds, stamp and legal fees, shall be borne by the Banks.

Art. 22. — The Deutsch-Asiatische Bank, The Hongkong & Shanghai Banking Corporation, the Banque de l'Indo-Chine and the American Group shall take the Loan in equal shares and without responsibility for each other.

Art. 23. — The Deutsch-Asiatische Bank, the Hongkong & Shanghai Banking Corporation, the Banque de l'Indo-Chine and the American Group may, subject to all their obligations under this Agreement, transfer or delegate all or any of their rights, powers and discretions hereunder to any German, British, French or American Company, Directors or Agents, with power of further transfer and sub-delegation; such transfer, subtransfer, delegation or sub-delegation to be subject to the approval of the Ministry of Posts and Communications.

Art. 24. — This Agreement is signed under the authority of an Imperial Edict dated the twenty-second day of the fourth month of the third year of the Emperor Hsuan Tung, corresponding to the twentieth day of May, 1911, Western Calendar, which will be officially communicated to the Ministers of Great Britain, France, Germany and the United States of America in Peking by the Wai-Wu-Pu.

Art. 25. — Eight sets of this Agreement are executed in English and Chinese, four sets to be retained by the Imperial Chinese Government and four sets by the Banks. In the event of any doubt arising regarding the interpretation of the contract the English text shall rule.

Signed at Peking by the Contracting Parties this twenty second day of the fourth month of the third year of the Emperor Hsuan Tung, corresponding to the twentieth day of May, One thousand nine hundred and eleven, Western Calendar.

THE MINISTER OF POSTS AND COMMUNICATIONS

SHENG HSUAN-HUAI

Seal of

MINISTRY

of

POSTS AND
COMMUNICATIONS

For the Deutsch-Asiatische Bank,

H. CORDES.

For the Hongkong & Shanghai Banking Corporation.

E. G. HILLIER
Agent.

Banque de l'Indo-Chine,

CASENAVE.
R. SAINT PIERRE.

For J. P. Morgan & Company,
Kuhn, Loeb & Company,
The First National Bank,
The National City Bank,
of New York
constituting

" The American Group ",

WILLARD STRAIGHT
Representative.

Chemins de fer au Sud du Yang-Tsé

Shanghai-Woosung

C'est en 1865 qu'une première compagnie fut formée en vue de la construction d'un chemin de fer reliant Shanghaï situé sur le Wangpoo, affluent du Yangtseu, au port de Woosung, port situé à l'embouchure du Wangpoo à 17 kilomètres de Shanghaï. L'ingénieur en chef de cette Compagnie intitulée : « Woosung Road C° » était M. Henri Robinson.

La construction de ce chemin de fer était de la plus grande utilité car l'ensablement du Wangpoo ne permettait pas aux gros navires de remonter jusqu'à Shanghaï.

La maison Jardine Matheson avait eu l'idée d'acheter des terrains sur la rive gauche de la rivière depuis Shanghaï jusqu'à Woosung soit-disant dans l'intention de faire une route mais avec le but non avoué d'y poser un jour des rails.

Les travaux qui avaient été entrepris furent suspendus peu de temps après par suite du manque de capitaux.

L'idée de ce chemin de fer fut reprise dix ans après en 1875, lorsque MM. Macandrew et F.-B. Johnson (deux administrateurs de la Compagnie) retournèrent en Angleterre et

rencontrèrent un célèbre ingénieur, M. Rapier qui leur fit, pour la construction de la ligne, un devis beaucoup plus économique. Il fut traité à forfait avec M. John Dixon qui se chargea d'exécuter les travaux moyennant une somme de £ 20.000 en espèces et £ 8.000 en actions. La largeur de la voie serait de 30 pouces anglais.

Un contrat fut signé en août 1875 et M. Gabriel Morisson fut nommé ingénieur en chef.

Lorsque la maison Jardine Matheson avait acheté ses terrains le long du fleuve elle en avait référé au Ministre de Sa Majesté Britannique à Pékin.

Celui-ci se basant sur l'article IV du traité autorisant les Anglais à s'établir dans les ports ouverts et « autres places » autorisa, par écrit, la maison Jardine à installer son chemin de fer.

Le travail commença en janvier 1876. Mais le 25 février de la même année, les autorités exigèrent que les travaux fussent arrêtés, prétendant que la Cour de Pékin n'avait encore donné aucune autorisation officielle et qu'il fallait attendre un mois au bout duquel une réponse serait donnée. Aucune réponse n'étant parvenue les travaux recommencèrent, mais cette fois sous la responsabilité seule du constructeur, l'Angleterre ayant été obligée devant les réclamations des Chinois de désavouer son Ministre pour l'autorisation qu'il avait donnée un peu légèrement.

Le 30 juin on inaugura cinq milles de la ligne. Il y avait six voyages aller et retour par jour et cela dura jusqu'au 3 août date à laquelle un Chinois fut tué par le train. Les autorités chinoises suscitèrent alors tous les ennuis à la Compagnie qui fut obligée d'interrompre son exploitation.

Un arrangement intervint alors à Nankin entre le vice-roi des deux Hu et le premier interprète anglais le 24 octobre 1876 : il était entendu que la Chine rachèterait la ligne au prix de 285.000 taels y compris le matériel et le terrain. Le paiement serait fait en trois semestres. Les Chinois se réservaient le droit d'exploiter la ligne ou de la supprimer.

Toutefois elle continuerait à être exploitée par la Compagnie anglaise tant que le prix n'en aurait pas été intégralement payé par la Chine.

Le 1er décembre de la même année les travaux ayant été repris, la ligne fut ouverte une nouvelle fois mais alors sur toute sa longueur.

Le 21 octobre 1877 remise en fut faite aux Chinois qui aussitôt malgré les vives protestations de la chambre de commerce de Shanghaï, une pétition des notables et une démarche officieuse du Conseil général de France, doyen du corps consulaire, le trafic fut suspendu, la ligne démolie, les rails et locomotives envoyées à Formose.

En expiation d'avoir osé laisser violer le sol chinois par les étrangers, on éleva un temple à la gare de Shanghaï à Kwanin la « Reine du ciel ».

Cette ligne fut reprise par les Chinois dans la suite en février 1897 quand Sheng kung Pao fut nommé directeur général des chemins de fer. Il désigna comme ingénieur M. Hildebrand, un Allemand qui dans la suite construisit la ligne du Shantung.

Le Shanghaï-Woosung fut encore une fois inauguré en août 1898. La Compagnie chinoise qui l'avait reconstruit avec des capitaux purement chinois vendit cette ligne au prix de un million de taels à la Société foncière en vue de

la construction du Shanghaï Nankin (1.000.000 de taels équivalait à peu près à cette époque à £ 125.000 soit 3.125.000 francs) (1).

Le transfert effectif à la British & Chinese Corporation qui dirige l'administration du Shanghaï-Nankin eut lieu en octobre 1904.

(1) Voir Shanghai-Nankin, page 231 et le contrat, page 251, article 23.

Shanghai-Nankin

L'idée du « Yangtse Valley System » appartient au feu Chang Chih Tung qui, à l'issue de la guerre sino-japonaise voulut réaliser le plan qui avait été établi pour les chemins de fer.

La première section de ce plan était la ligne de Shanghaï à Woosung qui avait été reconstruite avec un capital chinois sur les instances de Sheng Kung Pao. Ce travail fut exécuté à la même époque que celui du tronçon de la ligne du Péhin-Hankéou entre Loukouchiao et Paotingfou ; il fut terminé en 1898 (automne).

La British & Chinese Corporation demanda l'assistance du Gouvernement anglais au mois d'avril de cette même année pour prier le Tsung Li Yamen de réserver à la Corporation la concession du chemin de fer allant de Shanghaï à Nankin. Le Tsung Li Yamen accepta en principe et les négociations menées à Shanghaï aboutirent le 13 mai suivant à la signature d'un « agreement » préliminaire. Trois mois après, la concession du Pékin-Hankéou nous était accordée. L'Angleterre fut assez habile pour persuader à la Chine qu'il y avait là un mauvais procédé à son égard et

qu'une réparation s'imposait. Le 4 septembre 1898, le Gouvernement chinois présentait ses excuses au Gouvernement anglais et lui accordait en même temps la concession de la ligne en question.

Les négociations abandonnées à la suite de l'insurrection des Boxers ne reprirent qu'en 1902 cette fois entre Sheng Kung Pao et le Baron Brenan consul général d'Angleterre agissant au nom de la Corporation. L'Agreement définitif du Shanghaï-Nankin fut signé le 9 juillet 1903. Sheng Kung Pao, directeur général de l'Impérial Railways, Administration agissant en vertu d'un décret impérial représentait le Gouvernement chinois et MM. Jardine Matheson et la Hongkong Bank signaient au nom de la British & Chinese corporation.

Il devait être émis un emprunt de £ 3.250.000, garanti par des obligations impériales semblables à celles de 1899 émises par les chemins de fer impériaux du nord de la Chine. Pris par la Corporation à 90 0/0 cet emprunt portait intérêt à 5 0/0 l'an. La dernière annuité sera payée en 1953.

Il était entendu en outre que la ligne Shanghaï-Woosung serait reprise (art. 23) au prix de 1.000.000 de taels (1). La garantie de l'emprunt consistait en une première hypothèque sur toute l'entreprise, terrain, matériel fixe, matériel roulant et revenus de la ligne. La construction et la direction de la ligne pendant la durée de l'emprunt doivent rester entre les mains d'un conseil de 5 commissaires dont l'un est nommé par le directeur général des Chemins de fer

(1) Cette somme de 1.000 000 de taels équivalente à cette époque à £ 125.000 fut payée avec les fonds provenant du premier emprunt de £ 2.250.000 (125.000 £ équivalent environ à 3.125.000 francs).

et un autre par ce même directeur général en consultation avec les hautes autorités provinciales. Deux membres anglais, nommés par la Corporation et un troisième, l'ingénieur en chef nommé sur le choix de la Corporation par le directeur général. Les dépenses à effectuer devront être autorisées par l'ingénieur en chef anglais. La nomination du personnel est laissée aux mains de ce Comité. La Corporation recevra 20 0/0 sur les bénéfices. Il lui sera alloué en outre 5 0/0 sur l'achat du matériel. La Chine se réserve le droit de racheter la ligne au pair au bout de 12 ans 1/2.

M. Collinson fut nommé ingénieur en chef.

Une première émission de £ 2.250.000 eut lieu à Londres en juillet 1904 (1). L'automne suivant les travaux furent commencés.

La remise du Shanghaï-Woosung eut lieu en octobre 1904.

En novembre 1905 la première section de 12 milles entre Shanghaï et Naziang fut ouverte au trafic et en juillet 1906 on ouvrit la section Naziang-Soochow-Wusieh représentant 70 milles. Nanking était atteint au commencement de 1908.

Des émissions ultérieures portèrent la somme totale empruntée à £ 2.900.000.

La longueur totale est d'environ 200 milles, soit 322 kilomètres. Elle aura coûté environ £ 15.000 le mille, soit 233.600 francs le kilomètre.

Depuis l'ouverture de la ligne, le Comité anglo-chinois

(1) Cette émission ne rencontra d'ailleurs pas toute la faveur du public.

ne possède plus que des fonctions nominales, les pouvoirs ayant été provisoirement délégués à son président, un Chinois qui, comme bien on pense, n'agit pas pour le mieux des intérêts de la ligne.

Les droits de likins (douanes provinciales) empêcheront tant qu'ils seront maintenus, d'augmenter les bénéfices de la ligne. Les marchandises en effet préfèrent employer la voie moins coûteuse du fleuve ou des canaux.

Final Agreemen between Sheng Kung-Pao, Director-General of the Imperial Chinese Railway Administration, and the British and Chinese Corporation, Limited, for the acquisition of a loan for the construction of a Railway from Shanghai to Nanking.

This Agreement is made the 15th day of the Intercalary month of the 29th year of Kwang-Hsu, corresponding to the 9th day of July, 1903, at Shanghai, and the Contracting Parties are : —

The Director-General of the Imperial Railway Administration, Sheng Kung-Pao (to be called hereafter Director-General), acting under authority of an Imperial Decree, on the one part, and Messrs. Jardine, Matheson & Company, and the Hong Kong and Shanghai Banking Corporation, representing as Joint Agents the British and Chinese Corporation Limited (hereinafter called the Corporation), on the other part.

Whereas, on the twenty-third day of the Intercalary third month of the twenty-fourth year of Kwang-Hsu, being the thirteenth day of May, 1898, a preliminary Agreement was signed at Shanghai between the Director-General of the Chinese Imperial Railway Administration, Sheng, acting under instructions from the Tsung li Yamen, and the British firm of Jardine, Matheson & Company, for themselves and on behalf of the Hong Kong and Shanghai Banking Corporation, representing as Joint Agents a British Syndicate, and.

Whereas, on the 12th day of December 1902, an Imperial Decree

was issued in the following terms :—"In view of the important considerations connected with the construction of railways in various parts, a Decree has already been issued apportioning the responsibility for the duties connected therewith. Hereafter the accounts of receipts and disbursements are to be prepared by Sheng Hsuan Huai, and communicated by him for the examination of the High Authorities of the provinces through which the railways pass, and subsequently for submission in a joint memorial to the Throne. When a line of railway has been surveyed, before the work may be begun, plans and specifications must be communicated to the High Authorities above-mentioned, who will depute an official to ascertain that there are no objections. Should Sheng Hsuan Huai enter into any agreement with a foreign Syndicate he must before signing such Agreement obtain the assent of the High Provincial Authorities, and a copy of such Agreement must be submitted to the Throne in a joint memorial," and

Whereas, on further consideration it has been found necessary to make certain alterations in the aforesaid preliminary Agreement, now therefore it is agreed that this final Agreement shall be substituted for the preliminary Agreement above referred to.

Article 1. — The Corporation agrees to issue on behalf of the Railway Administration, a sterling loan (hereinafter referred to as the loan) for an amount not exceeding £ 3.250,000 sterling, on the terms and conditions hereinafter contained. Imperial Chinese Government bonds are to be issued for the entire sum, similar to the bonds of the Imperial Railways of North China, with the Railway as first mortgage security therefore. The loan shall be issued in two or more parts, and each series is to be in such amount as the Engineer-in-Chief may determine under direction of the Director-General and the Corporation, in accordance with the extent of the work to be undertaken, so as to prevent the Chinese Government from suffering undue loss of interest. The price agreed upon for the loan is 90 per cent. of the nominal value, and any loss or profit in selling these bonds to the public shall be borne by or go to the Corporation. The interest on the bonds shall be at the rate of 5 per cent. per annum on their nominal value, and be payable half-yearly.

The duration of the loan is fixed at fifty years, commencing from the date of the ratification of this Agreement, but not interest will be paid on any bonds which may be redeemed or cancelled under the terms hereinafter mentioned after the redemption or cancellation thereoff.

On the face of each of these bonds shall be expressed the value thereof in the sum of £ 100, or in such different amounts as the Chi-

nese Minister in London in consultation with the Corporation may sanction

If any of the bonds or net profit certificates hereinafter mentioned are lost or destroyed a reissue of any thereof is to be made in the amounts respectively called for by such lost or destroyed bonds or certificates, but proper proof of the loss or destruction must be given in the usual form to the Corporation and the Chinese Minister in London for examination and record, and the requisite guarantee is to be obtained by the Corporation from the respective claimants concerned.

Article 2. — The proceeds of the loan are to be used in the construction and equipment of the railway, and in paying interest on the loan during the course of construction.

The Corporation shall build and equip as economically as possible in accordance with the best modern system, the line from Shanghai to Nanking, it being hereby agreed that the Chinese Administration shall secure the necessary land for a double line of railway for the whole distance, as well as other facilities for the purposes of the construction and working of the line.

When the line is completed, if there is a surplus from the sale of bonds, the said surplus shall be at the disposal of the Chinese Government for redeeming the bonds, or to be placed throught the Director-General in a bank on deposit for the purpose of paying interest on the loan or for developing business beneficial to the Shanghai-Nanking Railway, all to be arranged at the proper time betwen the Director-General and the Corporation. Should Chinese themselves build branch lines to act as feeders to this railway, it is understood that the system of construction and equipment thereof shall be adopted by such branch lines in order to facilitate through connection.

In all matters relating to the construction and administration of the railway by the officials of the British and Chinese Corporation it is expressly agreed that particular heed shall be paid to the opinions, habits, and ideas of the Chinese people, and that when practicable Chinese shall be employed as far as possible by the Board of Commissioners in positions of trust and responsibility in connection with the railway.

In regard to the earthwork or such other work as Chinese are competent to perform, contracts shall be entered into for such work with Chinese under the sanction of the Director-General or his deputy, said work itself to be in accordance with plans and specifications of the Engineer-in-Chief, and under his supervision.

In the further and final survey detailed plans and estimates of cost, whether of the respective sections of the main line or of any exten-

sions, branches, or alterations of the same, are to be submitted to the Board of Commissioners for the approval of the Director-General.

Article 3 — The loan shall be secured by mortgage now entered into in equity, and shall as soon as possible hereafter be secured by a specific and legal first mortgage in favor of the Corporation upon the railway now completed betwen Woosung and Shanghai, and also on all lands, materials, rolling-stock, buildings, property, and premises of every description purchased or to be purchased by the railways herein referred to, and on the last-mentioned railways themselves as and when constructed, and on the revenue of all descriptions derivable therefrom.

The provisions of this Article in respect of the mortgage are to be construed and treated as of the same purport and effect as mortgage customarily executed and delivered in England to a trustee for the purpose of securing loans and bond issues upon railway properties.

Article 4. — According to Article 1 of this Agreement it is provided that the loan is to be paid in instalments from time to time as the work proceeds. It is hereby agreed that within eight months after this Agreement is officially signed and ratified the Corporation shall pay the first instalment to meet the requirements for the work, whether the proceeds come from the sale or hypothecation of the bonds or from advances made, provided the appropriate series of bonds for the required instalment of such loan shall have been executed and delivered. If after the expiration of twelve months from the date of the ratification hereof the work of construction shall not have been begun on the main line, this Agreement is to become null and void.

Of the proceeds realized from the sale of the bonds, after deducting so much of them as may be required to be kept in England for the purchase of materials and payments of contracts there, such amounts as may be estimated and certified to by the Engineer-in-Chief to the Board of Commissioners hereafter mentioned as being actually required for the construction of any particular section of the main line shall be ordered by the Board of Commissioners after consideration to be transferred to Sanghai to be kept in the Hongkong and Shanghai Bank, or such bank or banks as may be mutually agreed upon, and placed to the credit of the construction account of the Railway Administration for the exclusive purpose of building such section or sections of the railway herein provided for under supervision of the Board of Commissioners.

On each occasion of a remittance being made to China the amount realized in sycee will be reported to the Director-General, and any

portion wich may not be required shall be placed at interest. Similarly the balance in England shall be placed at interest.

The accounts of the money spent from time to time in England, and of the money transferred to the credit of the construction and other accounts for use in China, are to be submitted quaterly to the Board of Commissioners for examination and for report to the Director-General for the information of the Wai-Wu-Pu and for his further report to the Board of Revenue and the Bureau of Mines for record therein, after such accounts have been approved and signed by him.

Article 5. — The dates of the bonds mentioned in Article 1, and of the certificates mentioned in Article 12 of this Agreement, shall be of even date with this Agreement. Interest shall begin to run upon the bonds only from the date of their respective sales and deliveries to the public, and due adjustment of such interest will then be made with respective purchasers for any fractional period of time thereafter covered by the coupon next maturing. For the purpose of such adjustment the then current interest may be reckoned from the nearest first or fifteenth day of the month in wich the sale and delivery occur as the case may be.

Coupons wich have thereto forematured are to be cancelled and delivered to the Chinese Minister in London for transmission to the Railway Administration.

As to the form of bond, it is to be agreed upon by the Director-General or by the Chinese Minister in London and the British and Chinese Corporation at the same time as this Agreement is signed, but if hereafter the money markets in London or other countries require the modification of the form of the bond, except in anything that affects the amount of the loan, the rate of interest, the period of the loan, and the liability of the Chinese Government, which are not to be touched at all, such slight modifications may be made to meet the views of the money markets by the Corporation in consultation with the Chinese Minister in London.

Any modifications are to be reported at once by the Corporation to the Director-General for the approval of the Wai-Wu-Pu.

The bonds and the net profit certificates referred to in Article 12 are to be engraved entirely in the English language, and shall bear the fac-simile of the signature of the Director-General and of his seal of office, in order to dispense with the necessity of signing them all in person. But the Chinese Minister in London is to sign each of the bonds and certificates and put his seal thereon as required, as a proof that the issue and sale of these bonds as well as the certificates are duly authorized and binding upon the Chinese Government.

Such bonds or net profit certificates are to be numbered consecutively, and as many bonds or certificates as may be needed are to be properly engraved under the supervision of the Corporation.

The loan bonds herein referred to, as soon as they are engraved and signed and sealed by the Chinese Minister in London as hereinbefore provided, are to be countersigned by the Corporation.

The Chinese Minister in London and the Corporation are to agree upon the selection of a proper safe deposit in London to keep these bonds, subject to the needs and requirements of the Corporation, so as to enable it during the progress of the construction to sell these bonds after having been signed and sealed by the Chinese Minister in London in separate lots from time to time, or hypothecate the same in order to raise money to pay for the construction of the railway or any of the branch lines as may have been approved by the Director-General.

When the second and subsequent issues are about to be made, if the Corporation receives sufficient notice from the Director-General that subjects of China wish to take up a portion of the issue, the necessary amount of bonds will be set aside for Chinese subscribers, to whom the bonds will be sold at the same price and on the same conditions as those sold to the public in London. If possible, arrangements will be made for issuing these bonds, and paying the interest thereon, in China, at the current rate of the day.

The amount of the loan is fixed at £3.250,000 for the purpose of constructing and equipping the main line of the Shanghai-Nanking Railway, in accordance with the survey and estimates of the Engineer-in-Chief as approved by the Director-General.

The first issue of bonds shall be made in London in such amount as may seem necessary for the work to be undertaken, but before the second or subsequent issues are made the Coporation shall give sufficient notice to the Chinese Minister in London, in order that if the Chinese Government has funds at its disposal at the time it may place such funds to the credit of the construction account of the Chinese Railway Administration, to be used in the same manner as the proceeds of the loan, and in that event the total amount of the loan, of £3.250.000 shall be reduced by the amount thus supplied by the Chinese Government.

It is also agreed that the moderetа charge for the safe deposit of the bonds is to be paid from the general accounts of the railway. Beyond this all expense for the engraving and the sale of the bonds and such like are to be borne by the Corporation. On withdrawal or deliveries of bonds the Safe Deposit Company shall notify the Chinese Minister in London.

Article 6. — When the work of construction is ready to begin the Director-General shall appoint a Board for surveying the construction and operation of the railway, to be called the Board of Commissioners, whose head office shall be at Shanghai. The members thereof shall be five, of whom two are to be Chinese, one to be appointed by the Director-General and one by the Director-General in consultation with the High Authorities of the province trough wich the line passes; and besides the Engineer-in-Chief there shall be two British members selected and appointed by the Corporation. The salaries of these five members are to be fixed by the Director-General and the Corporation, and to be paid from the general accounts of the railway. The regulations for the guidance of the Board of Commissioners shall be subsequently drawn up by the Director-General in consultation with the Agent of the British and Chinese Corporation. In case of disagreement between the Chinese and British members the matter shall be referred to the Director-General and the Agent of the Corporation resident in China for adjustment in an amical way.

The appointments and functions of all the employees of the railway, Chinese and foreigners, with the exception of the Engineer-in-Chief, who shall be nominated by the Corporation and approved by the Director-General, as well as their salaries, including those of the officials of high rank referred to in the following paragraphs, are to be made and fixed by the Board of Commissioners and reported to the Director-General. In the case of important appointments the same shall be first reported to the Director-General by the Chinese members of the Board.

In addition to the Board of Commissioners, the Viceroy (the Superintendent of Southern Trade) may also appoint an official of equal rank with the above-mentioned two Chinese officials, whose duty will be to make report for the information of the High Provincial Authorities on the state of the railway accounts, the progress of the work, and the management of the railway. To this end he will be granted every facility by the Board of Commissioners, who will always give him access to the records of the head office at Shanghai. But this official shall not in any way interfere with the Board in the performance of its duties The salary of this officer shall be the same as that of the two Chinese members of the Board, and be paid out of the railway account.

The functions of the Engineer-in-Chief, who will at all times give courteous consideration to the wishes of the High Provincial Authorities and the Director-General, shall be limited to the construction and operation of the line and the management of affairs connected, with the railway. No foreigners employed in the railway shall be

allowed to treat Chinese officials with disrespect, or interfere in local affairs, or usurp the authority of local officials : and should any such be guilty of riotous conduct, or of wounding and maiming Chinese, the same shall be dimissed on complaint being made by the Director-General.

As the progress of construction reaches any particular province the appointment, under the Imperial sanction, of a Chinese official of high rank shall be made in such province by the Director-General, for facilitating the settlement of any local matter with the Provincial Government concerned.

For the service of the railway any Chinese of official rank and competent for the work may be recommanded by the Board of Commissionners to the Director-General for employment, under the formality of a letter of appointment.

For the important offices of the railway foreigners of ability and experience shall be employed. In the engineering and traffic departments competent Chinese may also be employed, and all employees, whether Chinese or foreigners, if incompetent in their work or unsatisfactory in their behaviour, may be dismissed at any time by the Board of Commissionners, and the dismissal shall be reported to the Director-General. The Chinese and British members of the Board when ill or absent may be represented ad the Board by available substitutes. In the case of the Chinese members the substitutes must be approved by the Director-General, and in case of the British members by the Corporation.

When deemed necessary a school for the education of Chinese in the construction and working of railways shall be undertaken by the Board of Commissionners, subject to report to an approval by the Director-General.

The accounts of the receipts and disbursements of the railway are to be kept by a Chief Accountant, whose records and books are at all times open to the inspection and examination of the Board of Commissioners. All the accounts of the railway construction and operation are to be kept in Shanghai currency in the English and Chinese languages, with the combined signature of a Chinese and British official. The staff of the Chief Accountant's department shall be composed of Chinese and foreigners, who must be satisfactory and reliable men.

Article 7. — Under the provisions of Article 3 of this Agreement the properties covered by the first mortgage security hereby created include the railways, its property and equipment, said mortgage to be executed by a deed in the usual form as contemplated by the said Article. But subject to the guarantee and mortgage thus given by the

Chinese Government, it is hereby declared that this railway is in fact a Chinese property.

All the lands that may be required for a double line of railway from Shanghai to Nanking, and for the double track-sidings, stations, repairing shops, and car-sheds to be provided for in accordance with the detailed plans now made or hereafter to be made by the Engineer-in-Chief, and approved by the Director-General, shall be acquired by the Railway Administration, whether in whole or in part, according to the means at its disposal at the actual cost price of the land. The cost of such land is not to exceed £150,000.

The titles to the land for the line and of all other lands shall be freed from all encumbrances or entanglements, and shall from time to time as soon as secured be registered in the name of the railway.

For such money as may be provided by the Railway Administration for the purchase of land there shall be allowed yearly interest at the rate of 6 per cent., to be paid by the railway after the fixed charges and maintenance and interest of 5 per cent. on the bonds shall have been met.

Notices of such purchase (together with corresponding title-deeds) are to be transmitted by the Railway Administration under the direction of the Director-General to the local agent of the Corporation for record and preservation in its office in Shanghai and for the purpose of establishing the first mortgage security (and thereafter for the return to the Railway Administration) as hereinafter in this Article provided in respect of railway lands and properties. When the term of this Agreement expires all the title-deeds shall be surrendered and returned to the Railway Administration.

The amount to be advanced to the Chinese Railway administration for any land within the survey limits shall altogether not exceed the sum of £150.000, for wich yearly interest at the rate of 6 per cent. shall be allowed from the receipts of the railway. It is unterstood that any land bought by the Chinese Railway Administration with their own money outside of the survey limits, but needed for future requirements, shall be on the Chinese Administration's own account, and no interest shall be allowed on the price thereof.

It is further agreed that if the British and Chinese Corporation is called upon to provide means for the acquisition of the lands, whether by the sale of bonds or by advances from other sources, the Chinese Government guarantees to procure and protect all the lands that are required for the line of railway.

All lands the title-deeds of which are logded with the Corporation as part of the first mortgage security of the loan shall not be disposed

of in any way by hire, lease, or sale to any party for any purpose whatever without the written consent of the Chinese Administration.

It is also agreed that the lands thus bought, whether from Chinese or British advances, shall be free from all entanglements arising from the removal of graves or from prejudices of "fengshui", and shall be conveyed by full and sufficient deeds of assignment according to Chinese law, all of which are to be kept and recorded in the Shanghai office of the British and Chinese Corporation, and to be held by it as a first mortgage security for the bonds under the provisions of this Agreement until such time as principal and interest of the bonds, together with all indebtedness, shall have been paid off, when the same shall then be returned to the Chinese Railway Administration.

For the proper protection of the first mortgage security the Chinese Government undertakes that until the bonds shall have been redeemed, and the net profits on the net profit certificates shall have been paid, no part of the lands comprised in the mortgage security or the railway with its appurtenances shall be transfered or given to another party, or shall be injured, or that the rights of the first mortgage shall be in any way impaired.

It is likewise agreed that until the interest and principal of the loan and all indebteness shall have been paid off, or unless with the express consent in writing of the Corporation, the Chinese Government or the Chinese Railway Administration shall not again mortgage the above properties to another party, whether Chinese or foreign.

During the period of this agreement no special taxes shall be levied by the Chinese Government on the railway, its appurtenances or earnings, but all taxes at present payable, such as land tax, as well as any taxes wich the Chinese Government may hereafter institute, such as stamp duty, etc., and which may be applicable generally to all commercial transactions in China, shall also apply in the case of the railway and its operations.

The first expense in railway construction being the purchase of land, it is agreed that as soon as the survey is made the Corporation shall advance to the Railway Administration sums as required to pay for the land purchased For such advances the Woosung Railway with all its property, shall be given as first mortgage security, and interest at the rate of 6 per cent. per annum shall be allowed untill the first portion of the loan has been floated, when such advances shall be repaid from the first proceeds of the loan.

As owing to the unwillingness of owners to sever their land it may become necessary for the Railway Administration to acquire

more land than is actually necessary for railway purposes, the Railway Administration may do so in view of future requirements, but it is understood that any land bought from funds so advanced, out of the survey limits, shall be on the Chinese Administration's own account. When the purchase of all the land is completed, and the total amount thus expended is ascertained, an additional issue of bonds for an amount no exceeding £ 250.000, including the £ 150.000 referred to in this Article, shall be made in order to repay the sums spent in the purchase of land.

Such bonds shall be similar to the bonds mentioned in Article 1 of this Agreement, and shall have the same guarantee and same mortgage security and same treatment, with, however, this difference, that they shall be redeemable at par at any time on giving six months' notice, and that the rate of interest shall be 6 per cent per annum. The interest on such portions of this loan as is applied to the purchase of land outside of the Engineer-in-Chief's survey shall in the first place be paid out of the Chinese share of the net profits of the railway, and failing this then out of the earnings of the railway.

As the object which the Railway Administration has in view is that all railway lands should be Chinese property, the additional loan of £ 250.000 shall be paid off as soon as practicable. Nevertheless, although such bonds may be redeemed, the land occupied by the railway within the survey limits shall continue as mortgage security under the terms of this Agreement.

Article 8.—It is agreed that if the half-yearly interest of the bonds is not paid on any due date thereof, or if the principal of the loan remains unpaid at maturity of the same, the whole railway with all its appurtenances herein mortgaged to the British and Chinese Corporation for the bondholders shall be handed over to the Corporation to be dealt with by it according to law, in such manner as will ensure the proper protection of the interests of the bondholders. When the whole loan and the interest due thereon and all indebtedness shall have been paid off, the railway, with all its appurtenances, in good working condition shall revert to the possession and management of the Chinese, according to the provisions of this Agreement.

Article 9. — As remuneration for superintendence and services the Corporation shall receive 5 per cent. on the entire cost of all materials purchased for the railway.

It is agreed that all materials required for the railway shall be purchased in the open market at the lowest price obtainable, but it is understood that all such materials shall be of good and satisfactory

quality. Invoice and inspector's certificates are to be submitted to the Chinese Administration.

With a view to encouraging Chinese industries Chinese materials are to be preferred, as also the products of the Han-yang Iron Works, provided price and quality are suitable.

No commission will be allowed to the Corporation on the purchase of materials except as herein provided. All trade discounts or rebates, if any, are to go the construction account.

Article 10.—In the construction of the line, in the working of the railway, and in the performance of the different kinds of business connected with the railway, no interference or obstruction by Chinese or foreigners will be permitted. The Chinese Government will provide protection for the line while in construction or when in operation, and all the properties of the railway, the combined enterprise of the Chinese Administration and British and Chinese Corporation, as well as all foreigners and Chinese employed therein, are to enjoy the utmost protection from the local officials, civil and military, in the provinces through which the railway passes, particularly on occasions of local disturbance or of obstruction by natives.

The Board of Commissioners are authorized to maintain a railway police of Chinese with Chinese officers for the protection of the line. Their wages and maintenance are to be wholly defrayed by the railway. In the event of the railway requiring further protection by the military forces of the Imperial or Provincial Government the same will be duly applied for by the Director-General and promptly afforded, it being understood that such military forces, although transported free by the railway, are to be maintained at the expense of the Government or the Province, as the case may be.

The railway police may not interfere with matters outside the railway.

Article 11.—In connection with the railway there shall be established and maintained a proper signalling service which shall include such telephone and telegraph conveniences as may be found necessary to use along the line of the railway and its branches for the exclusive purpose of regulating the movement of trains and other incidental business of the railway, and such telephones and telegraphs shall not be used in or interfere with the rights and privileges of the Telegraph Administration.

It is further agreed that the Corporation may, in consultation with the Director-General, also establish and maintain in connection with such railway or its branches such other necessary adjuncts of modern railwail operation as it may find expedient for the support of the

railway, such as repair and manufacturing shops, docks, steamers, ferries, storage warehouses, etc.

Article 12.—It is agreed that after deducting from the income of the railways the working and other expenses as described below, the Corporation shall receive 20 per cent. of the net profits, to be represented by and in form of certificates to an amount equal to one-fifth of the cost of the line. These certificates carrying no interest, they are to have a term of fifty years and a declared face value of £ 100 each, and are to be issued to the Corporation at the same time as the loan bonds, and in amount proportionate to the respective series of such bonds to the amount of one-fifth of the aggregate thereof. And it is understood that if there is an issue of the loan bonds in excess of the requirements of the railway, and such excess is retired or cancelled, a like proportion of these certificates shall likewise be subject to retirement.

Before the expiration of the term of fifty years the Chinese Administration shall have the right at any time to redeem these certificates at their face value. After the expiration of fifty years the certificates shall be null and void and need not be redeemed, but if any net profits shall have accrued on such certificates prior to their redemption or maturity, said accrued net profits must be paid before the same are cancelled.

The Chinese Railway Administration is entitled to issue and receive like net profit certificates (to be in form appropriate for use in China and unlimited in their term, as also without redemption features) to an amount equal to the remaining four-fifths of the loan. These Chinese certificates may be issued in whole or in part whenever desired by the Director-General, but the net profits will be retained and used by the Railway Administration for the purpose of accumulating a fund to be derived from such share of net profits as may accrue thereon wherewith to pay off any loan bonds which may from time to time be redeemed under the provisions of this Agreement, or for generally reducing or ultimately discharging railway loan obligations whenever or wherever desirable by means of the profits of the railway. But such Chinese certificates may, however, be used in part by the Railway Administration if necessary in payment of lands which cannot otherwise be conveniently acquired by it.

The yearly income of the railway shall be subject to a deduction of all working expenses, cost of maintaining and repairing the railway, renovating or replenishment of engines and rolling-stock, and all expenditure connected with the business of the railway, and subject to the payment of interest on the bonds at 5 per cent. per annum (and of interest of 6 per cent. per annum on the cost of

the land provided by the Chinese Administration, or provided by an advance from the British and Chinese Corporation), whatever is left of the gross income is considered to be net profits, of which one-fifth is to be given to the Corporation for disposal as it may see fit. If the loan bonds shall have been all redeemed according to the provisions of this Agreement before the net profit certificates issued to the Corporation have been redeemed, or shall have lapsed by effluxion of time, the Corporation shall be permitted to have a representative in the railway office (whose salary is to be paid by the Railway Administration) to inspect the accounts of the railway.

The duties of this officer are those of an Accountant who is to protect the interests of the foreign holders of net profit certificates until such time as these certificates shall have all been redeemed or lapsed by effluxion of time, when the services of such Accountant shall be dispensed with.

Article 13.—The British and Chinese Corporation are hereby appointed trustees for the bondholders and holders of net profit certificates, and in any future negotiations respecting these loans or matters arising in connection therewith, which may take place between the Railway Administration and the Corporation, the latter Corporation shall be taken as representing the bondholders and holders of net profit certificates, and as empowered to act on their behalf.

Article 14. — All materials of any kind that are required for the construction of the main line or branch lines, whether imported from abroad or from the provinces to the scene of the work, shall (following the precedent of the Northern Railway) be exempted from Customs duty and likin. The bonds of this loan together with their coupons, the net profit certificates and the income of the railway, shall be free from imposts of any kind by the Government of China.

As to the likin for goods or passengers which may be transported over the lines from, to, or through the different provinces, the Director General will confer with the Government Bureau of Mines and Railways and the Board of Revenue with a view to devising means to protect the traffic of the railway, and those who may use the railway for the transport of their goods, from illegal impositions and other abuses.

If the arrangements for the levy of likin over other railway lines is found to be more advantageous than that of the railways mentioned in this Agreement, the same advantages shall be extended to and enjoyed by the Shanghai Nanking Railway, and by those who make use of the same.

Article 15.—It is agreed that during the time of the construction

of the line the yearly 5 per cent. interest on the amount spent in the purchase of the land are to be paid from the proceeds of the loan. The accruing interest from any proceeds of the loan not used during the period of construction, and the earnings from the working of any sections as they are built, are to be used to make up the amount required for the payment of the said interest, and if any deficiency remains it is to be met from the proceeds of the loan.

When the construction of the line is wholly completed the interest on the bonds and on moneys spent in purchasing the land are to be paid from the earnings of the line every half-year on the first day of June and first day of December.

It is hereby agreed that the amount required for the payment of interest and repayment of principal, together with a sum of one-quarter of 1 per cent. on such amounts to cover commission to the Hongkong and Shanghai Banking Corporation, who are hereby appointed agents for the service of repaying the loan, shall be paid to them in Shanghai fourteen days before the due dates, in Shanghai sycee sufficient to meet such payments in sterling in London exchange for which shall be settled with the Hongkong and Shanghai Banking Corporation on the said of payment at the rate fixed at the time of settlement.

The Chinese Government undertakes and hereby promises to pay the principal of the loans and the interest on the loans on the due dates fixed therefor. If at any time the earnings of the railway and proceeds of the loan are not sufficient to pay the interest of the bonds, the Railway Administration is to devise means for supplying the deficiency ; and should its inhability to do so appear probable the Director-General will memorialize the Government to take measures to make up the deficiency from other sources, and thus be ready to pay off the indebtedness, so that the required amount may be placed in each case at least fourteen days previous to the due date of such interest in the hands of the Hongkong and Shanghai Banking Corporation in Shanghai.

Article 16. — In places along the line of railway where the Hongkong and Shanghai Banking Corporation has no agencies, and where it does not intend to establish any agencies, business relations are to be cultivated with the Chinese Imperial Bank and its local agencies, it being the intention of the British and Chinese Corporation to utilize the Imperial bank as much as practicable for facilitating the movement of funds.

Article 17. — The Corporation may, subject to all its obligations, transfer or delegate all or any of its rights, powers, and discretions to their successors or assigns, but the Corporation, which is a Corpora-

tion formed under English law, shall not transfer its rights under this Agreement or the management of the railway to other nations of people of any nationality except British or Chinese. Similarly the Railway Administration shall not transfer any of its rights Agreement to persons of other nationality.

It is further agreed that without the express consent in writing of the Director-General and the British and Chinese Corporation no other rival railway detrimental to the business of the same is to be permitted, and no parallel line to the Shanghai-Nanking Railway in to be allowed to the injury of the latter's interest within the area served by the Shanghai-Nanking main line or branch lines.

Article 18. — If on account of contingencies beyond the control of the Corporation, such as war or very great political changes in China or elsewhere, occuring before the publication of the prospectus of the loan hereby concerned, the foreign money markets are affected, or the construction of the railway is so obstructed that work cannot be carried on, the Corporation will be allowed a reasonable extension of time for floating such loan or the bond issues thereof, or for the commencement or completion of the construction of the railway. But if bonds have already been issued and interest already become payable thereon, then the work cannot be suspended or postponed unless subject to the exceptions mentioned in the preceding paragraphs.

When the Agreement has been ratified the work shall be begun as soon as possible, and if the Chinese Railway Administration desire, each section will be pushed on as rapidly as practicable. From the date of ratification a limit of five years shall be allowed for the completion of the whole line, subject to the preceding exceptions mentioned in this Article; and if this period is exceeded, unless with the consent of the Chinese Administration, the Corporation shall forfeit its one-fifth share of net profits already earned during the previous five years, and shall not begin to participate in such net profits until the line has been completed.

Article 19 — In the working of the railway the tariff for fares and freights is to be prepared by the General Traffic Manager, and submitted to the Board of Commissioners, who shall, after due consideration of existing tariffs of other railways in China, approve an economical rate.

The General Traffic Manager is likewise authorized to make arrangements, subject to the approval of the Board of Commissioners, with connecting railways of other companies for through rates of fare and freight.

In case of military operations, whether on account of foreign war or internal insurrection, the movement of troops, ammunition, and

stores, by the Chinese Government, and in case of famine or other great calamity, the despatch of relief shall, on the requisition of the Director-General, have preference over the line at half of the tariff rates.

Noting to the injury of China shall be allowed to be carried over the line, neither shall the line be used to the detriment of China.

Article 20. — In the Preliminary Agreement, dated 13 May, 1898 (23rd day of intercalary 3rd Month of the 24th Year of Kwang-Hsu), it is stipulated that the Railway Administration has the right so redeem the loan at 102 1/2 after twelve and a half years, and at par after twenty-five years. It is now agreed that if at any time after the lapse of twelve and a half years from the date of the issue of the bonds the Chinese Railway Administration receives instructions from the Chinese Government to cancel any of the bonds or any of the net profit certificates, the Director General shall, not less than six months previous to the proposed redemption, notify in writing the Agent of the Corporation in Shanghai declaring the number of bonds or the number of net profit certificates so required to be redeemed and cancelled.

The Agent of the Corporation shall immediately on the receipt of such notice in writing proceed to make arrangements for the desired redemption by drawing lots, and taking other proper steps in the way customary in London, of the number of bonds or net profit certificates in such quantity as may be required. And as soon as the Railway Administration, under instructions from the Chinese Government, shall remit the proper amount according to the redemption price of the net profit certificates, together with the bonds or the redemption price of the net profit certificates, together with the interest due on the bonds, or the net profits due on the certificates, a notice shall be published in two of the most prominent papers in London, and in such other financial centres as may be agreed upon with the Chinese Minister for four weeks. At the expiration of the four weeks, and on the day fixed for the redemption, the Corporation shall cause the usual lots to be drawn for the redemption of the bonds or certificates, and shall pay over the respective prices of the same to their respective prices of the same to their respective holders, and shall thus redeem the bonds or net profit certificates and cancel them, and there -upon the same are to be delivered to the Director-General, or the Chinese Minister in London, for return to the Director-General.

All the loan bonds and the net profit certificates shall express that they are redeemable at any time on the conditions mentioned in the preceding paragraph, and shall state that the payment of any interests for the bonds, and of the participation of any of the net profits by the certificates so drawn by lot, entirely cease from the date men-

tioned by the published notice of Corporation. The amount required for the redemption shall, however, have to be got ready and placed in the hands of the Hongkong and Shanghai Banking Corporation before such redemption is carried out.

The loan bonds, if redeemed before twenty-five years from the date they where originally issued, shall be paid for with a premium of 2 1/2 per cent. over their face value (*i. e.* £102, 10*s* will be required to pay £100), but after twenty-five years from the date of issue to the expiry of the term of the loan the bonds may be redeemed without payment of any premium. If any interest is still due on any of the bonds at the time of redemption, such interest shall have thereupon to be paid in full. As to the net profit certificates, if they are redeemed within the term of their duration they are to be paid for according to their face value, and such certificates run to the end of their term they become null and void and no price need be paid on them, nor need they be redeemed, but any net profits still due on them shall have to be fully paid up according to their amounts before the same are cancelled.

Article 21. — If any proceeds of the sale of bonds are lying unused and bearing interest on their deposit whilst the construction of the railway is going on, such interest is to go to the general account of the Chinese Railway Administration, in order that the Railway Administration may enjoy the full advantage thereof.

It is also agreed that if the Corporation shall find it necessary, before the sale of any of the bonds, to advance any money for the work, the expense of effecting such advances, together with the interest thereon, not exceeding a charge of 6 per cent per annum, shall be deducted from the interest derived from the above mentioned unused proceeds of the sale of the bonds, or otherwise to be provided for in the construction accounts. It is further agreed that the proceeds of the first sale of the bonds immediately following any such advance shall be used to pay off the said advances, so as to save the cost of the aforesaid charge.

Article 22. — If any of the bonds still remain unredeemed, when the fifty years of the term of the loan are about to expire, the Director-General will, within two years preceding the expiry of the said term, negotiate by writing with the Corporation for an extension of the term of the loan; and if six months shall have expired after such negotiations in writing and no definite arrangements shall have been come to, the Chinese Government shall be at liberty to take steps to devise means for procuring elsewhere funds to pay off the loan, and to redeem the bonds and cancel the mortgage.

Article 23. — The existing Woosung-Shanghai line (as soon as the

price agreed upon in ready to be handed over to the Railway Administration) shall be taken over as part of the Shanghai-Nanking system, and the earnings and administration of this section shall be treated in like manner as the Shanghai-Nanking line. The price of the Shanghai-Woosung line shall be taken as Tls. 1.000.000, and this amount shall be paid to the Chinese Railway Administration out of the proceeds of the loan.

Article 24. — Immediately after the signature of this Agreement, and before the issue of any prospectus of the loan to the public, the Director-General shall memorialize the Throne and obtain an Imperial Edict confirming and sanctioning the provisions of this Agreement. The Imperial Edict so received shall then be officially communicated without delay to the British Minister in Peking by the Wai-Wu-Pu.

Article 25.—This Agreement in executed in quintuplicate in English and Chinese, one copy to be retained by the Railway Administration, one by the Wai-Wu-Pu, one by the Bureau of Railways and Mines at Peking, one by the British Minister in Peking, and one by the Corporation, and should any doubt arise as to the interpretation of the Agreement the English text shall be accepted as the standard.

Signed at Shanghai by the Contracting Parties this fifteenth day of the intercalary fifth month of the twenty-ninth year of the Emperor Kwang-Hsu, being the ninth day of July nineteen hundred and three of the Western Calendar.

Wuhu-Ningkwofu [1]

Vers la fin de l'année 1909, le gouvernement de la province de Anhui passe avec Pauling et C° un contrat pour la construction d'une ligne de chemin de fer reliant Wuhu à Ningkwofu d'une longueur d'environ 140 li chinois (soit 56 kil.) d'une valeur de 10 millions de francs et la construction subséquente pour les embranchements de Ningkwofu à Tungki et Ningkwofu à Kwangtchow, d'une longueur de 510 li chinois et d'une valeur de 40 millions de francs environ.

Cet emprunt recevrait l'approbation du Gouvernement central.

Aucune suite n'a encore été donnée à ce projet.

(1) Wuhu est situé sur le Yangtsé dans la province d'Anhwei à mi-chemin entre Nanking et Anking. Ninkwofu est situé au sud-est de Wuhu.

Shanghai-Hangcheou-Ningpo

L'Angleterre ayant considéré la concession du Pékin-Hankéou accordée à un Syndicat franco-belge comme un mauvais procédé de la Chine à son égard, demanda à cette dernière une réparation qui lui fut accordée en 1898 par l'engagement de la Chine à s'adresser à elle pour la construction de diverses lignes parmi lesquelles figurait le Shanghaï-Hangchéou-Ningpo.

Un contrat préliminaire fut signé le 15 octobre de cette même année. Toutefois les négociations ne reprirent qu'en 1905, le 23 septembre de cette même année parut un édit impérial par lequel les droits de construction réservés aux anglais étaient transférés à un bureau provincial chinois.

Les travaux furent même commencés sous la direction de l'administration chinoise avec l'approbation officielle des gouverneurs des provinces traversées.

Les Anglais adressèrent aussitôt des représentations au Gouvernement Chinois et celui-ci consentit à ce qu'une émission d'un emprunt de £ 1.500.000 fut faite à Londres par les soins de la British & Chinese Corporation pour la

construction de ce chemin de fer dans les termes du contrat de la ligne Tien-Tsin-Pukow.

Cette solution ne rencontra pas l'approbation des Compagnies chinoises (1) qui avaient été constituées dans chacune des provinces Kiangsou et Chekiang traversées par la ligne, en vue de la construction de cette dernière. Elles adressèrent au trône de violentes protestations sous le prétexte que, les Anglais n'ayant pas usé du droit qui leur avait été donné de construire la ligne depuis que la concession leur avait été accordée, il y avait prescription.

Le Gouvernement central signa néanmoins avec la Compagnie anglaise le 6 mars 1908 un contrat par lequel l'emprunt de 1.500.000 £ était autorisé aux conditions suivantes : l'emprunt portait intérêt à 5 0/0 l'an, et était pris par les prêteurs à 93 0/0. Il était garanti par les gouvernements provinciaux du Kiangsou et du Chekiang et en outre par le surplus des recettes du chemin de fer du Nord de la Chine.

Le remboursement commencera après la dixième année. La dernière annuité sera payable en 1939. Si l'emprunt est remboursé avant la date fixée, la Chine paiera au prêteur une indemnité supplémentaire de 2 1/2 0/0.

L'ingénieur en chef devra être Anglais, nommé par les Chinois et agréé par la Corporation.

(1) La Kiangsou Railway C° fut constituée au capital de $ 3.000.000 pour construire la partie de la ligne comprise entre Shanghai et Fengchin, soit une longueur de 38 milles.

La Chiekang Railways C° au capital de $ 5.000.000 construirait la ligne de Fengchin à Hongcheou, soit 78 milles.

Au cours alors pratiqué l'ensemble des capitaux des deux sociétés pouvait s'évaluer à 800.000 £.

Toutefois, comme dans la ligne Tien-Tsin-Pukow, la ligne devra être construite et contrôlée par les Chinois.

En rémunération de ses services pendant la construction la British and Chinese Corporation recevra une somme de 35.000 £.

D'autre part, comme par le contrat préliminaire passé le 15 octobre 1898 entre le Gouvernement Chinois et le groupe anglais il avait été entendu que ce dernier recevrait une part de 20 0/0 dans les bénéfices de la ligne, les Chinois estimant que c'était là une concession trop grande accordée aux étrangers obtinrent que ce droit fut abandonné par les Anglais moyennant le paiement d'une somme de £ 67.000.

En acceptant cette indemnité la Compagnie anglaise acceptait ainsi de voir réduire son droit de contrôle.

L'accord dans ces conditions n'était possible qu'autant que les autorités provinciales voulussent bien y mettre du leur. Etant donné leur esprit d'opposition, il devait fatalement en résulter des difficultés sans nombre qui ne tardèrent pas à se produire.

On fut obligé d'arriver au compromis suivant :

Par sanction impériale du 15 avril 1908 les Compagnies chinoises du Kiangsou et du Chekiang étaient reconnues « Compagnies commerciales particulières » et seraient traitées sur ce pied. Elles obtiendraient du Ministère des Communications une première somme d'environ $ 10.000.000 puis une seconde de $ 7.500.000 au 6 mars de cette année 1908 (date du contrat) (1).

(1) Le Gouvernement anglais n'ayant jamais été officiellement informé de cet édit persiste à regarder les droits de la Compagnie anglaise comme restant intacts.

D'après cette nouvelle organisation, la British and Chinese Corporation ne doit avoir aucun rapport avec les Compagnies chinoises. Celles-ci recevront directement du Ministère les sommes nécessaires à la construction, après qu'elles auront spécifié quel devra en être l'emploi. Si la somme demandée dépasse $ 200.000 le Ministre devra en être informé dix jours à l'avance.

Les Compagnies sont encore chargées du paiement des intérêts et des amortissements, les intérêts et les amortissements seront versés six mois avant la date de leur paiement à la Banque des communications à Shanghaï.

Les Compagnies du Chekiang et du Kiansu ont seules le droit de construire et de contrôler la ligne, le Ministère n'a aucune ingérence dans leurs comptes, ni dans leurs actes.

Le directeur général de la ligne, devra, sur l'ordre des Compagnies, dans les six mois à dater du présent engagement, choisir un ingénieur en chef anglais. Le contrat de cet ingénieur le place sous les ordres du Bureau provincial et lui enlève toute autorité.

Cet ingénieur devra être employé par les Compagnies tant que l'emprunt ne sera pas entièrement amorti.

Au cas où le matériel serait acheté par l'intermédiaire de la British and Chinese Corporation, celle-ci recevrait sa commission du ministre des Communications. Au cas contraire, où les Compagnies voudraient acheter elles-mêmes leur matériel, elles paieraient la commission directement à la British and Chinese Corporation.

Au mois de juin 1908, on décida d'augmenter le capital de la Compagnie chinoise du Chekiang pour lui permettre de continuer la ligne sur Ningpo et de construire un pont

sur le Chientang à Hangchéou. Le capital fut ainsi porté à $ 15.000.000 l'augmentation était effectuée au moyen des fonds provenant de l'emprunt de £ 1.500.000.

D'autre part, l'ingénieur en chef anglais n'entra au service qu'après que le 78e mille de la ligne eut été construit par les Chinois.

Quant aux fonds provenant de l'emprunt anglais, une partie, comme nous l'avons dit, en fut versée par le ministre des Communications aux Compagnies chinoises ; le reste fut placé dans les Banques chinoises à un intérêt élevé.

Cette ligne longue au total d'environ 238 milles, soit 383 kilomètres, n'aurait coûté jusqu'ici que 130.000 francs le mille, soit 80.700 francs le kilomètre comprenant les terrassements, la superstructure, le matériel roulant, les stations, etc., mais ce sont là des estimations chinoises dont il faut nous méfier.

Dans le Kiangsu il y a 48 ponts. Dans le Chekiang, il y en a 144 ; tous ces ponts en acier provenant d'Amérique, ont été achetés par les agents de l' « American Bridge Cy ».

De Shanghaï à Hangchéou, la ligne a 116 milles de longueur. Cette section a été ouverte au trafic en août 1909. Dans la section du Chekiang, il y a 36 milles d'embranchements.

La voie est unique à écartement normal, construite dans les conditions qui ont été indiquées plus haut, la ligne présente toutes sortes de défauts. Les ponts n'offrent pas de sécurité, les rails de fabrication indigène et de modèle ancien sont fixés sur des traverses en bois tendres de Mandchourie qui durent à peine trois ans. Il y a huit types de

matériel roulant en usage chacun des administrateurs chinois ayant à tour de rôle le droit de commander ce matériel !

Contrat

This Agreement is made at Peking on the fourth day of the second month of the thirtyfourth year of Kuang Hsu, corresponding to the sixth day of March, 1908, and the contracting parties are :—

The Waiwupu (Board of Foreign Affairs) and

The Yuchuanpu (Board of Communications), acting under the authority of an Imperial Decree, of the one part, and the British and Chinese Corporation Limited (hereinafter called « The Corporation ») of the other part.

Article premier. — The Imperial Government of China authorizes the Corporation to issue a five per cent gold loan for the amount of £1.500.000 sterling. The loan shall be of the date on which it is issued to the public and shall be called « The Imperial Chinese Government five per cent Shanghai Hangchow-Ningpo Railway Loan ».

Art. 2. — The loan is designed to provide capital for the construction of a railway line (hereinafter called « the railway ») from a point connecting with the Shanghai-Nanking Railway at or near Shanghai in Kiangsu to the cities of Hangchow and Ningpo in Chekiang. The railway shall follow a line from Shanghai through Fengchingchen to Kahsingfu ; and thence to Hushu and Hangchow ; and thence from Chiangkan to Ningpo, on which line certain construction work has already been locally undertaken under authority of the Imperial Chinese Government.

The survey line shall be open to revision by the Yuchuanpu.

Art. 3. — The Chinese Government guarantees that the capital so provided shall be solely devoted to the construction of the railway including the purchase of rolling stock and other equipment and to the working of the line during construction ; it is understood, however, that the cost of the land required for the railway and the payment of interest on the Loan during construction are not to be met out of Loan funds, but will be paid by the Imperial Chinese Government from other sources. It is understood that the railway will be completed within three years from the date of signature of this Agreement ; and that within a period of six months from that date the Corporation shall notify the Yuchuanpu that the sum of £100.000 has been placed

at their disposal, to be held in Europe or remitted to China as they may direct, as a first instalment on account of the proceeds of the Loan. This amount of £100.000, or whatever portion thereof is actually advanced, together with interest thereon not exceeding a charge of six per cent per annum, shall be deducted from the proceeds of the sale of the bonds.

Art. 4. — The rate of interest for the Loan shall be five per cent per annum on the nominal principal and shall be paid to the bondholders half-yearly. The said interest shall be calculated from the date on which the Loan is issued to the public and shall be paid by the Imperial Chinese Government during the time of construction from Chinese sources, and afterwards, in the first place out of the revenues of the railway, and should these be insufficient then from the surplus earnings of the Imperial Railways of North-China (excluding the section of the Hsinmintun-Mukden line to the East of the Liao River) and thereafter, if necessary, from such other revenues as the Chinese Government may see fit to use for the purpose, in half-yearly instalments according to the amounts specified in the schedule attached to this Agreement and fourteen days before their due dates, Western Calendar as calculated half-yearly from the date on which the Loan is issued to the public.

Art. 5. — The term of the Loan shall be thirty years. Repayment of principal shall commence after the expiry of ten years from the date of the Loan, and, except as provided in Article 6 hereinafter, shall be made by yearly amortization to the Hongkong and Shanghai Banking Corporation in half-yearly instalments, out of the revenues of the railway, and should these be insufficient, then from the surplus earnings of the Imperial Railways of North-China (excluding the section of the Hsinmintun-Mukden line to the East of the Liao River) and thereafter, if necessary, from such other revenues as the Imperial Chinese Government may think fit to use for the purpose, according to the amounts specified in the schedule attached to this Agreement, and fourteen days before their due dates Western Calendar, as calculated half-yearly from the date on which the Loan is issued to the public.

Art. 6. — If at any time after the lapse of ten years from the date of Loan, the Imperial Chinese Government should desire to redeem the whole outstanding amount of the Loan, or any portion of it, not yet due for repayment in accordance with the schedule of repayments hereto attached, it may do so until the twentieth year by payment of a premium of 2 1/2 per cent on the face value of the bonds (that is to say, by payment of £102.10 for each £100 bond) and after the twentieth year, without premium : but in each and every case of such extra redemption the Imperial Chinese Government shall

give six months' notice in writing to the Corporation, and such redemption shall be effected by additional drawings of bonds, to take place on the date of an ordinary drawing as provided for in the prospectus of the Loan.

Art. 7. — The Honkong and Shanghai Banking Corporation having been appointed by the British and Chinese Corporation, Limited, Agents for the service of the Loan, the half-yearly payments due for amortization and interest, referred to in Articles 4 and 5, shall be made in accordance with the amounts of the shedule attached to this Agreement, and fourteen days before their due dates, as fixed by Articles 3 and 5, to the Hongkong and Shanghai Banking Corporation by the Yuchuanpu or its duly appointed representative, who shall hand to the said Bank in Shanghai, fourteen days before the said due dates, funds in Shanghai sycee sufficient to meet such payments in sterling in London, exchange for which shall be settled with the Bank ; the Yuchuanpu, or its duly appointed representative, having, however, the option of settling exchange with the Bank at any date or dates within six months previous to any due date for the repayment of interest and principal. These payments may, however, be made in Gold if the Imperial Chinese Government should happen to have Gold funds « bonafide » at their disposal in Europe, not remitted from China for the purpose, and desire so to use them.

In reimbursement of expenses connected with the payment of interest and the repayment of principal of the Loan, the Hongkong and Shanghai Banking Corporation will receive a commission of one quarter per cent on the annual Loan service.

Art. 8. — The Imperial Government of China hereby engages that the interest and principal of this Loan shall duly be paid in full, and should the revenues of the Railway, together with the surplus earnings of the Imperial Railways of North China (excluding the section of the Hsinmintun-Mukden line to the East of the Liao River), not be sufficient to provide for the due and full payment of principal, the Yuchuanpu shall memorialize the Throne and the Imperial Government of China will thereupon make arrangements to ensure that the amount of deficiency shall be met from other sources and handed over to the Bank at the date upon which funds are required to complete full payment of interest and repayment of principal.

Art. 9. — The Loan is hereby secured upon the surplus earnings of the Imperial Railways of North-China (excluding the section of the Hsinmintun-Mukden line to the East of the Liao River), that is to say, that after deducting from the net earnings of that railway the amounts required to meet the payments of interest and repayments of principal due in terms of the Agreement of October 10, 1898 (Kuang Hsu 24th

year, 8th moon, 25 th day) to the bondholders of the Imperial Chinese Government Loan of that year, then the payment of interest and repayment of principal of the present Loan shall be a first charge upon the said surplus earnings of the Imperial Railways of North-China (excluding the section of the Hsinmintun-Mukden line to the East of the Liao River) and no deductions or payments shall be made from the earnings of the said railway other than those required to meet the obligations stated in the Loan Agreement of October 10, 1898, (Kuang Hsu 24th year, 8th moon, 25 th day) until an amount sufficient to pay the next half-yearly instalment of interest and principal of the present Loan shall have been placed on deposit with the Honkong and Shanghai Banking Corporation as security for the due payment of the same.

Art. 10. — The Corporation is hereby authorized to issue to subscribers to the Loan, bonds for the total amount of the Loan for such amounts as may appear advisable to the Corporation. The form of the bonds shall be settled by the Corporation in consultation with the Yuchuanpu or its duly authorized representative or with the Chinese Minister in London. The bonds shall be engraved in Chinese and English; they shall bear the facsimile of the signature of the Yuchuanpu's duly authorized representative and of his seal of office (in order to dispense with the necessity of his signing them all in person), but the Chinese Minister in London shall, previous to the issue of any bonds, put his seal upon each bond with a facsimile of his signature as a proof that the issue and sale of the bonds are duly authorized by, and binding upon, the Imperial Chinese Government, and the representative of the Corporation in London shall countersign the bonds as agents for the issue of the Loan.

If any of the bonds herein mentioned are lost or destroyed a reissue of any thereof is to be made in the amounts respectively called for by such lost or destroyed bonds, but proper proof of the loss or destruction must be given in the usual form to the Corporation and the Chinese Minister in London for examination and record and the requisite guarantee is to be obtained by the Corporation from the respective claimants concerned, who shall defray all expenses connected with such reissue of bonds lost or destroyed and who under the said guarantee shall undertake to indemnify the Imperial Chinese Government and or the Corporation for any loss sustained by reason of the issue of bonds in the place of bonds lost or destroyed.

Art. 11. — All bonds and coupons and payments made and received in connexion with the service of this Loan shall be exempt from all Chinese taxes and imposts during the currency of this Loan.

Art. 12. — All details necessary for the prospectus and connected

with the payment of the interest and repayment of the principal of this Loan not herein explicitly provided for shall be left to the arrangement of the Corporation in consultation with the Chinese Minister in London. The Corporation is hereby authorized to issue the prospectus of the Loan as soon as possible after the signing of this Agreement and the Imperial Government will instruct the Chinese Minister in London to co-operate with the Corporation in any matters requiring conjoint action and to sign the prospectus of the Loan.

Art. 13. — The Loan shall be issued to the public in one serie of bonds, as soon as possible after signature of this Agreement and not later than twelve months from the date thereof. The price to the Imperial Chinese Government shall be 93 0/0 of the nominal value of the bonds. Subscriptions will be invited by the Corporation in England and in China both from Chinese and Europeans on equal conditions, preference being given to the application be made before the issue of the prospectus to the public.

Art. 14. — The proceeds of the Loan shall be paid to the credit of the Yuchuanpu with the Hongkong and Shanghai Banking Corporation in China or London as the case may be. Payments of the Loan proceeds into the credit of this account shall be made in instalments and on dates conforming to the conditions allowed to the subscribers to the Loan. Interest at the rate of four per cent per annum shall be granted on the credit balance of the portion of this account kept in London; and interest on the credit balance of the portion kept in China will be allowed at the Bank's rates for current account or fixed deposits, as the case may be, to be arranged.

The Bank will hold the net proceeds of the Loan with accrued interest to the order of the Yuchuanpu, or its duly authorized representative, who, in ordering payment of any sums exceeding £20.000, shall give notice to the Bank ten days before the day on which they are required. Requisitions on the Loan funds will be drawn in amounts to suit the progress of construction of the Railway by orders on the Hongkong and Shanghai Banking Corporation signed by the Yuchuanpu or its duly authorized representative, and accompanied by his certificates or those of the said Board stating the nature and cost of the work to be paid for.

Such amounts as may be required for expenditure in China may be transferred under the instructions of the Yuchuanpu, at their discretion, to Shanghai, the transfers being effected through the Hongkong and Shanghai Banking Corporation, and the transferred funds shall remain on deposit with that Bank until required for railway purposes.

The Yuchuanpu will cause to be published annually, upon the close of the Railway's financial year, a report in the Chinese and English

languages showing the working accounts and traffic receipts of the Railway, which report shall be procurable by the public on application.

Art. 15. — If, during the time of construction the net proceeds of the present Loan with accrued interest should not be sufficient to complete the construction and equipment of the Railway line, the amount of deficiency shall be provided in the first place from such Chinese funds as may be available so as to permit of the uninterrupted continuance of the work of construction, any balance then uncovered being supplemented by a further foreign loan for the amount required, to be issued by the Corporation. The interest and other conditions of such supplementary Loan will be the same as in the present agreement, and the price payable to the Imperial Chinese Government will be the actual rate of its issue to the public less flotation charges of 5 1/2 points retainable by the Corporation, that is to say, £5. 10 - for every £ 100 bond issued.

If, after completion of the line, there should remain a balance of Loan funds at the credit of the Railway account, such unused balance shall be at the disposal of Yuchuanpu to be used either for the purpose of paying interest on the Loan or for the equipment of the Railway, or for the construction and equipment of branch lines beneficial to the Railway.

Art. 16. — If, before the publication of the prospectus for the issue of the Loan, any political or financial crisis should take place by which the market and the prices of existing Chinese Government stocks are so affected as to render in the opinion of the Corporation the successful issue of the Loan impossible on the terms herein named, the Corporation shall be granted further extension of time, but not beyond eighteen months from the date of this Agreement, for the performance of their contract. If, within this time limit the Loan shall not have been issued, this contract shall become null and void, and any advances made by the Corporation under the provisions of Article 3 shall be repaid by the Chinese Government with accrued interest, but without any other compensation or remuneration whatsoever.

Art. 17. — The construction and control of the Railway will be entirely vested in the Imperial Chinese Government. For the work of construction the Yuchuanpu, or its duly appointed Managing Director, will select and appoint a British Chief Engineer, who shall be a professional man of established reputation to be selected either in England or from the staff of one of the existing Chinese Government Railways. The Chief Engineer will be under the orders of the Managing Director, or, in his absence, of his duly authorized representative. In his general conduct he shall pay all due respect to the Managing Director.

The terms of the Chief Engineer's agreement will be arranged by the Yuchuanpu or its duly appointed Managing Director.

Whenever appointments are to be made or functions are to be defined of the technical employees on the Railway staff, as well as in the case of their dismissal, the Managing Director, or in his absence, his duly appointed representative, will act in consultation with the Chief Engineer and, in the case of disagreement, the matter will be referred to the Yuchuanpu, whose decision shall be final. After completion of construction the Imperial Chinese Government will retain the services of an Engineer-in-Chief who during the period of the Loan shall be a British subject.

Art. 18. — During the construction of the Railway the Corporation will act as its Agents for the purchase of all materials, plant and goods required to be imported from abroad. For all important purchases of such materials, tenders shall be called for by the Managing Director ; in the case of all tenders, indents and orders for the importation of goods and materials required on the terms most advantageous to the Railway. It is understood that no orders for materials shall be executed or any expenditure incurred without due authorization by the Managing Director.

As remuneration for its services as Agents of the Railway during construction, the Corporation shall receive the sum of £35.000, half of which shall be paid when the construction work is half completed but not later than eighteen (18) monts from the date of this agreement, and the other half upon completion of the line. This amount shall be regarded as commutation of all commissions to which the Corporation and its Agents would properly be entitled and of payments for all services rendered in the construction and equipment of the Railway in respect of the present Loan ; but in the event of a further Loan being required under the provision of Article 15 hereinabove, then a further payment of commuted commission, proportionate to the amount of such supplementary Loan and calculated at the same rate as the commutation hereinabove mentionned, shall be made to the Corporation as commutation of its commission for all services in respect of construction.

In return for this commuted commission the Corporation as Agents shall be prepared to superintend the purchase of all foreign materials required for the construction and equipment of the Railway which shall be purchased in the open market at the lowest rate obtainable, it being understood that all such materials shall be of good and satisfactory quality. At equal rates and qualities goods of British manufacture shall be given preference over other goods of foreign origin. The Managing Director shall have the right, while paying the above

stipulated commutation of commission to the said Agents, in respect of all purchases of foreign materials, to avail himself of the services of other Agents in China or abroad should he see fit to do so.

Original invoices and inspector's certificates are to be submitted to the Managing Director : all return commissions and rebates of every description shall be credited to the Railway ; and all purchase made by the Agents on behalf of the Railvay shall be supported by manufacturers' original invoices and inspectors' certificates.

No commission shall be paid to the Agents except as above provided ; but it is understood that the Yuchuanpu or its duly authorized representative shall provide out of Railway funds for the remuneration of Consulting Engineers whenever their services are required for general assistance and advice or for the inspection abroad of materials requiring supervision of technical experts.

With a view to the encouragement of Chinese industries, preference shall be given, at equal prices and qualities, over British and other foreign goods, to Chinese goods and materials manufactured in China. No commission will be paid on purchases of such materials and goods.

It is understood and agreed that after the construction of the line is completed, the Corporation will be given the preference for such Agency business during the currency of the Loan for the supply of foreign materials as may be required for the Railway, on terms to be hereafter mutually agreed upon.

Art. 19. — Branch lines in connexion with the Railway mentioned in this Agreement, that may appear profitable or necessary later on, shall be built by the Imperial Chinese Government with funds at their disposal from Chinese sources, and if foreign capital is required, preference will be given to the Corporation.

Art. 20. — By the preliminary agreement dated October 15, 1898 (Kuang Hsu 24th Year, 9th Moon, 1st Day) participation of twenty per cent of the net profits of the Railway had been promised to the Corporation in remuneration for their general responsibility and services. In commutation of this participation in net profits, the Corporation is granted the right to retain £67.500 out of the proceeds of the Loan in instalments and on dates in proportion to, and based on, the terms of subscription to the Loan, as stated in the prospectus. No further payment in respect of commutation of profits will be allowed on any supplementary Loans.

Art. 21. — After payment of interest and repayment of principal of the Loan for any current year, the Yuchuanpu shall deposit with the Hongkong and Shanghai Banking Corporation in Shanghai any surplus of the net revenue of the Railway line for that year up to the amount

required to pay the following year's instalments of interest on the loan ; the rate of interest on the deposit being arranged with Bank from time to time with due regard to the conditions of the market.

Art. 22. — The Corporation may, subject to all its obligations under this Agreement, transfer or delegate all or any of its rights, powers or discretions thereunder to any British Company, Director or Agent, with power of further transfer and subdelegation, such transfer, sub-transfer, delegation or subdelegation, to be subject to the approval of the Yuchuanpu.

Art. 23. — This Agreement is signed under authority of an Imperial Decree of this date which has been officially communicated to the Minister of Great Britain in Peking by the Waiwupu.

Art. 24. — Three sets of this agreement are executed in English and Chinese, two sets to be retained by the Imperial Chinese Government and one by the Corporation ; in the event of any doubt arising regarding the interpretation of the contract the English text shall rule.

Signed at Peking by the contracting parties this fourth day of the second month of the thirty-fourth year of the Emperor Kuang Hsu, being the sixth day of March nineteen hundred and eight.

Signed,

Hu Hui-te,
Liang Shing-yi,
Kao Erh-ch'ien.

[Seal of Waiwupu].

For the British and Chinese Corporation, Ltd.,

J. O. P. Bland,

Representative in China.

Swatow-Chaochowfu [1]

La concession de ce chemin de fer fut donnée en 1903 à un Chinois, Chang Yunan, riche marchand qui avait fait une grosse fortune à Java.

Le travail commença en 1904.

La construction en était confiée à un syndicat japonais, « La Mitsui Bussan Kaisha », et terminée le 16 novembre 1906.

L'inauguration eut lieu en février 1907.

Le capital était entièrement chinois. La compagnie chinoise qui l'exploite actuellement est au capital de $ 2.000.000. Elle est enregistrée suivant les lois de Hongkong et le directeur Ng Li Hing demeure dans cette ville.

Longue de 24 milles (38 kil. 600), la ligne a quatre stations. Elle aura coûté environ $ 2.000.000, soit $ 77.000 le kilomètre.

(1) Swatow est situé à l'Est de la province du Kwantung sur la mer ; Chaochowfu est situé au Nord de Swatow.

Amoy-Tchengtcheou (1)

Les travaux de cette ligne, longue de 50 kilomètres, furent commencés en 1906 avec des fonds de provenance chinoise et sous la même direction que celle du chemin de fer de Swatow à Tchaotcheou et ne paraîssent pas être encore terminés.

Un ingénieur français attaché au ministère chinois des Communications, M. Charignon, fit les études de cette ligne qui, dans l'esprit des Chinois, devait rejoindre ultérieurement celle de Swatow et aller de là à Canton, établissant ainsi un raccordement entre les provinces du Fokien et celles du Kouang-Tung.

(1) Amoy est situé sur la mer au Sud de la province du Fukien ; Tchengtcheou est situé à l'Ouest d'Amoy.

Chunchow à Pinghsiang

Cette ligne fut étudiée tout d'abord par un ingénieur américain, M. William Barclay Parsons, en 1898, en même temps que des études étaient faites sur le Hankéou-Canton. Bien que cet embranchement ne fut pas compris dans le contrat passé avec l'America China Development Co, le Gouvernement chinois, par l'intermédiaire de Sheng Kung Pao, concédait néanmoins le droit de le construire et d'opérer sa réunion avec la ligne principale.

Le travail fut commencé en 1899 par une entreprise chinoise, pour servir au transport des charbons des mines de Han-Yuen (situées à Pinghsiang) à Chunchow pour leur permettre d'être embarqués dans ce port et envoyés, par eau, aux aciéries de Hanyang.

De Chunchow, le minerai est transporté sur des bateaux par le Siang-Kiang, le lac Tung-Ting et le Yang-Tsé jusqu'à Hankow et Hanyang,

Le capitaine Rich, ingénieur américain, qui avait fait au début une première étude sur la ligne du Hankéou-Canton, fut chargé par Sheng Kung Pao de s'occuper de la

construction. Un autre Américain, M. Mac Calla, termina la ligne comme ingénieur en chef.

Les mines de Pinghsiang ayant à leur tête des ingénieurs allemands, beaucoup des matériaux nécessaires à la superstructure de la ligne furent importés d'Allemagne.

La voie est de largeur normale.

Y compris le matériel roulant, la superstructure, les ponts et les stations, le coût total de cette ligne, longue de 90 milles (soit 112 kil. 630) est approximativement de $ 3.000.000, ce qui donne environ £ 7.200 par mille, soit 111.800 francs au kilomèlre.

Cette ligne fut donc construite entièrement par des Chinois ayant seulement à leur tête quelques ingénieurs allemands et américains et avec des fonds de provenance chinoise.

Elle fut rachetée par le Gouvernement chinois en 1907.

Canton-Hankéou

Lorsqu'en 1896-1897, des financiers américains tentèrent d'obtenir la concession du Pékin-Hankéou, mais furent obligés de se retirer devant les Français et les Belges, Sheng Hsuan Huai, directeur général, poussa le Gouverneur chinois à accorder en compensation aux Américains la concession du Hankéou-Canton.

Mais l'affaire ne se fit pas et une société chinoise fut chargée par le gouvernement en 1897 de s'occuper de trouver les fonds nécessaires à la construction de la ligne. A la fin du mémoire remis au Trône à cette occasion, Wu Ting Fang, alors ministre de Chine à Washington, était désigné pour se charger des négociations.

Ce dernier s'entendit avec les Américains et un agréement fut signé à Washington le 18 avril 1898 entre lui et la « China Development Co », compagnie américaine qui avait été formée sous les auspices de M. C. Brice.

Par cet accord, la « China Development Co » fournissait à la Chine £ 4.000.000, somme estimée nécessaire à la construction de la ligne et à l'achat du matériel roulant. Le taux d'intérêt était de 5 0/0. L'emprunt pris à 90 0/0 était

remboursable en 30 ans. Les porteurs avaient en outre une première hypothèque sur la ligne. La construction était laissée aux mains de la « China Development Co ». La compagnie chinoise et Sheng s'occupaient de fournir à la compagnie américaine le terrain et les facilités et privilèges nécessaires à la construction. La « China Development Co » recevait 5 0/0 en rémunération de son travail sur le coût total de la ligne.

Elle avait droit, en outre, pendant un délai fixé, à recevoir le cinquième des revenus de la ligne. Le délai pour la terminaison des travaux était de trois ans.

A ce moment eurent lieu deux événements qui arrêtèrent toutes négociations jusqu'à l'automne suivant. Ce fut d'abord la guerre hispano-américaine, puis le coup d'état chinois (emprisonnement de l'empereur Kwang Su relaté plus haut). Les esprits étaient à ce moment très fortement montés contre les étrangers, aussi un veto absolu fut-il opposé à ce que la mission d'ingénieurs américains envoyée pour faire une étude du tracé de la ligne, passât par le Hunan.

M. Barclay Parsons, commandant la mission, n'admit pas cette altération du contrat et adressa des réclamations au Gouvernement chinois.

Il fallut l'envoi d'un écrit impérial pour ordonner aux autorités du Hunan de laisser faire leur voyage aux ingénieurs dans cette province.

Les Belges tentèrent à ce moment de se faire réserver la concession du Hankéou-Canton, mais n'obtinrent aucun résultat ; alors, voyant qu'ils étaient battus en Chine, ils achetèrent toutes les actions de la China Development Co

qu'ils purent trouver, se réservant comme on le verra plus loin de réapparaître aux Chinois sous l'étiquette américaine.

L'agréement de 1898 étant signé, il s'agissait de trouver des fonds pour la construction de la ligne. La China Development Co s'entendit avec la British and Chinese Corporation qui s'engageait à prendre la moitié de l'emprunt. De son côté cette dernière société rétrocéderait à la China Development Co la moitié de l'emprunt nécessaire au Kaoloun-Canton.

La guerre sud-africaine arriva sur ces entrefaites. Elle rendit les capitalistes anglais plus prudents et comme d'autre part la Corporation était très engagée dans les chemins de fer de Shanghaï et du Tientsin-Pukow, l'offre américaine fut repoussée par la Corporation anglaise.

La mort du sénateur Brice, premier président de la compagnie américaine, amena un grand trouble dans l'entreprise. Personne ne put le remplacer et il fut facile aux Belges comme il est dit plus haut de mettre la main sur les actions de la compagnie.

Au début de l'année 1900, un agréement supplémentaire fut signé et ratifié par le Gouvernement chinois, par lequel il était entendu que la durée de construction était reculée de trois à cinq ans et que le montant de l'emprunt était porté de £ 4.000.000 à $ or 40.000.000, soit au double. D'autre part, les Américains s'engageaient à ne transmettre leurs droits à aucune autre puissance.

En automne 1902, la ligne de Canton à Samhsui fut commencée (1).

(1) Voir plus loin page 302.

En fin 1903, la ligne était terminée jusqu'à Fatchan. Samshui était atteint en septembre 1904.

A ce moment les Belges, laissant passer le bout de l'oreille, réapparurent aux Chinois sous la forme de porteurs d'actions de la China Development Co et demandèrent l'exécution des contrats passés avec cette société.

Le Chinois se virent joués et, déclarant qu'on les avait trompés, ils demandèrent l'annulation des agréements.

Pendant la plus grande partie de 1904, la bataille continua avec rage. Tous les travaux étaient suspendus quand, en janvier 1905, on apprit que les Américains avaient reconquis la prédominance dans leur compagnie. Le Gouvernement américain en donna l'assurance à la Chine.

Le *deus ex machina* était Pierpont Morgan. Quant aux Belges, comprenant que l'issue de la guerre russo-japonaise avait redonné à la Chine tout son orgueil et qu'ils ne sauraient pas efficacement faire céder les Chinois par leur intimidation, ils jugèrent qu'il était préférable pour eux de se retirer.

On s'attendit alors a ce que les travaux fussent repris avec activité par les Américains. Il n'en fut rien pendant de longs mois. Néanmoins, en fin de compte, Chinois et Américains arrivèrent à un arrangement par lequel leur contrat était annulé. Il était payé à la China Development Co la somme de $ or 5.500.000 représentant les frais de deux missions d'études pour la construction de 32 milles de voie et de 50 milles de terrassements sur le Hankéou-Canton. Cela valait $ 3.000.000. Le reste, soit $ or 2.500.000, leur était donné en compensation de leurs droits perdus.

Afin de se procurer les fonds nécessaires pour payer cette indemnité, Changh-Chi-Tung fut obligé de recourir à un emprunt de 1.100.000 £ qui fut demandé à la colonie de Hongkong en été 1905. Cet emprunt, émis en octobre de la même année, est gagé sur les revenus d'opium des provinces du Hunan et du Houpé et du Kuangtoung : il porte intérêt à 4 1/2 0/0 et est remboursable en dix ans, soit 1915.

En vue de reconnaître le service rendu en cette circonstance par l'Angleterre, Cheng Chih Tung écrivit alors, au mois de septembre 1905, au consul d'Angleterre à Hankéou, M. Fraser, une lettre par laquelle il s'engageait, si le concours de la finance étrangère était nécessaire pour construire le Hankéou Canton, à s'adresser, à conditions égales, au capital anglais.

Dans le courant de cette même année, la France et l'Angleterre ayant reconnu la stérilité de la concurrence qu'elles se faisaient en matière d'emprunts avaient décidé de faire la paix en constituant une société anglo-française (Chinese Central Railways Limited) en vue de financer et aussi, si possible, de construire les futurs chemins de fer chinois au Nord de Yangtseu.

En octobre 1906, un nouvel accord fut conclu entre les groupes français et anglais. Cet accord prévoyait que la Chinese Central Railways Co Limited servirait de modèle à une nouvelle société anglo-française à constituer lorsque la Chine désirerait construire le Hankéou-Canton.

Les négociations furent entamées dès l'année 1907. Les groupes anglais et français, agissant de concert, estimaient qu'il ne fallait à aucun prix avancer à la Chine l'argent

nécessaire à la construction de la ligne sans obtenir d'elle des garanties sérieuses.

Ils décidèrent notamment d'introduire dans le contrat du Hankéou-Canton une clause exigeant le visa d'un chef comptable nommé par les prêteurs chaque fois que la direction chinoise de la construction désirerait tirer sur les fonds de l'emprunt.

Cette condition qui était celle du contrat signé du chemin de fer Kaoloun-Canton, fut considérée par les Chinois comme humiliante. Les notables des provinces envoyaient pétition sur pétition au Gouvernement pour le supplier d'éviter, s'il était possible, de faire appel au capital étranger pour continuer la ligne, mais au cas où l'aide de ce capital aurait été nécessaire, que tout au moins la Chine ne subit plus l'humiliation de laisser contrôler l'emploi qu'elle faisait des fonds qu'on lui avait remis. Cette situation dura jusqu'au mois de février 1909. A ce moment les Allemands, connaissant les conditions proposées par nous aux Chinois, résolurent d'aller présenter à Chang Che Tung un projet de contrat dans lequel les conditions de contrôle dans le sens exprimé plus haut étaient supprimées.

Ignorant la dernière démarche des Allemands, mais sachant que leur concurrence pouvait être sérieuse, étant donné le peu de croyance qu'il fallait avoir dans les promesses de la Chine, les groupes anglais et français entamèrent des pourparlers avec le groupe allemand en Europe en vue d'arriver à une entente. Un acte d'association provisoire fut même signé en vue d'un emprunt à trois, com-

prenant les garanties exigées tout d'abord par Paris et Londres.

Français et Anglais se croyant à l'abri par cet acte d'association de toute tentative allemande, arrêtèrent leurs négociations à Pékin en attendant que l'accord fut définitivement conclu en Europe ; mais le groupe allemand considérant que dans les pourparlers relatifs à cette entente à trois sa situation serait améliorée vis-à-vis des deux autres groupes s'il apportait un contrat passé avec les Chinois en sa faveur, n'hésita pas à continuer pour son compte les négociations à Pékin et, le 3 mars 1909, il signait un contrat par lequel il avançait trois millions de livres à la Chine, sans garanties sérieuses. Cet emprunt devait en partie servir à construire la ligne du Hankéou-Canton.

Anglais et Français ne manquèrent pas de protester aussitôt auprès des Chinois sur leur façon de comprendre les engagements qu'ils avaient pris vis-à-vis d'eux auparavant.

Les Chinois, selon leur habitude, firent la sourde oreille persuadés qu'ils étaient, que les choses s'arrangeraient.

La suite leur donna raison. Un accord finit en effet par être signé peu de temps après à Londres entre les groupes anglais, allemands et français.

*
* *

Dans le contrat signé par les Allemands dans les premiers jours de mars 1909, il était entendu également qu'une option leur serait réservée pour « financer » la

construction de la section du Houpé de la future ligne Hankéou-Tchentou (chemin de fer du Setchouen).

Quand l'accord définitif entre les trois groupes fut fait en Europe, les deux affaires Hankéou-Canton et Hankéou-Setchouen se trouvaient donc liées puisque nous possédions les uns contre les autres des droits sur les deux lignes.

Il s'agissait de reparaître unis aux yeux des Chinois et d'exiger d'eux des garanties plus sérieuses que celles qui existent dans le contrat allemand.

Il fut entendu qu'un emprunt total de 5.500.000 £ (pour les deux lignes) serait partagé entre les trois groupes par tiers ; l'ingénieur en chef devant être allemand sur la ligne de Setchouen et anglais sur la ligne du Hankéou-Canton. Lorsque la ligne serait prolongée au delà de la frontière du Houpé, l'ingénieur en chef de la seconde section de la ligne totale (Hankéou-Tchentou) devrait être de nationalité française.

Sur cette somme, £ 5.025.000 étaient destinées aux travaux des deux lignes et £ 475.000 au remboursement de la partie des obligations émises par la China development C° appartenant aux Belges et qui n'avaient pas été rachetées en 1905. Comme il a été dit plus haut, seule la part américaine avait été remboursée.

Le montant des titres appartenant encore aux Belges (en dépôt à la Société générale de Belgique) est de 2.222.000 dollars américains. Cette somme augmentée d'une prime de 2 1/2 0/0 et des intérêts accumulés équivaut actuellement à £ 475.000 environ.

Un contrat renfermant ces conditions fut paraphé le 6 juin 1909 avec le Gouvernement chinois et devait être

signé peu de jours après quand se produisit l'intervention américaine qui remit toute l'affaire en question.

En 1904, les Chinois s'étaient engagés par une lettre adressée aux Anglais et aux Américains (Sir E. Satow étant ministre d'Angleterre et M. Conger ministre des Etats-Unis) à faire appel à leurs capitaux au cas où la ligne dite du Setchouen viendrait à être construite.

Du moment que dans le contrat paraphé, il était question de la ligne du Setchouen, l'Amérique devait mettre le holà et demander la part qui lui revenait.

De longs pourparlers amenèrent la conclusion d'un accord à Paris, le 23 mai 1910, où Français, Anglais, Allemands et Américains fournissaient chacun un quart du capital nécessaire à la construction des deux lignes et où les droits de chacun en ce qui concerne les ingénieurs, la fourniture du matériel, etc., étaient égaux.

Le contrat définitif fut signé à Pékin le 20 mai 1911 (1).

L'emprunt total faisant l'objet de ce contrat est de £ 10.000.000 dont £ 6.000.000 seront émises immédiatement. Sur cette somme £ 3.000.000 seront affectées au Hankéou-Canton, c'est-à-dire à la partie de ce chemin de fer qui n'a pas été réservée à des sociétés chinoises, soit dans la presque totalité du Kwantung.

L'ingénieur en chef devra être un Anglais pour la totalité de la ligne construite avec l'aide des quatre groupes soit environ 900 kilomètres.

Quand aux conditions de l'emprunt elles sont les mêmes que celles indiquées précédemment à la ligne Hankéou-Setchouen.

(1) Voir le texte de ce contrat page 210.

Nous prions le lecteur de bien vouloir s'y reporter (1).

*
* *

Des travaux ont été entrepris par les Chinois eux-mêmes sur la partie sud du Canton-Hankéou. Ils reprirent les travaux que les Américains exécutèrent de 1898 à 1903 en même temps qu'ils construisaient le Canton-Samshui.

Une société cantonaise se constitua qui prit le nom de « Société du Hankéou-Canton » (section du Kwantung). Bien qu'elle empiéta sur les droits qui avaient été reconnus aux Anglais et à nous par les accords précédents, cette société ne fut jamais inquiétée par les groupes européens très persuadés qu'elle n'arriverait que difficilement à un résultat et qu'en tout cas elle augmenterait le discrédit existant sur toute entreprise purement chinoise. La mauvaise gestion de cette compagnie amena d'ailleurs en l'année 1909 une enquête officielle sur les actes du directeur accusé d'avoir gaspillé les fonds. Les travaux continuèrent cependant. Il y a actuellement 54 milles de construits, soit 88 kil. 138.

La société chinoise réserva son droit de construction à la province du Kwantung, soit sur 234 kilomètres. Il reste environ 140 kilomètres pour atteindre la ville de Chaochowfu désignée comme terminus de la section

D'après les rapports qui ont été publiés et ce qu'il a été

(1) La carte qui se trouve à la fin du volume était terminée quand ce contrat fût signé. C'est pourquoi la ligne du Hankéou-Canton n'y figure qu'à l'état de projet.

possible de connaître sur la constitution de cette ligne, il a été dépensé une somme d'environ $ 15.000.000.

Les recettes de l'année 1909 se sont élevées à $ 294.391,93 contre 167.200 en 1908.

Les dépenses ont été de $ 50.874.

On a transporté 1.456.266 voyageurs contre 1.071.711 en 1908.

Le matériel est composé de 150 wagons découverts et de 16 locomotives de 60 à 100 tonnes.

Un contrat pour la fourniture du charbon a été passé avec la compagnie japonaise Mitsui Bussan Kaisha.

Loan Agreement for £1.100.000 for recovery of the Canton-Hankov R. R. contracts (Translated from the Chinese)

(*Date of signing not given in the agreement. Becomes effective October 6, 1905*

This Agreement, made between the Junior Guardian of the Heir Apparent Viceroy of the Hu-Kuang, Cheng Kung Pao, of the Empire of China, and the Hongkong Government of Great Britain :

Whereas : Cheng Kung-Pao has received a special decree directing him to arrange to take back the Canton-Hankow Railroad, and whereas the loan (hereinafter described) has been consented to by His Majesty the Emperor of China, and is to be made on behalf of the present and the succeeding Viceroys or Governors of Hupeh, Hunan, and Kuang-tung ; and

Whereas: All the affairs pertaining to or concerning the Canton-Hankow Railroad are under the management of Cheng Kung-Pao who is now in need of money to pay the American Company for the redemption of the right of constructing the railroard ; and whereas Cheng Kung-Pao after conference with the British Government has requested the same to loan him the money necessary to pay the American Company in order to purchase back the outsanding shares

in fulfillment of the charge committed to him; and whereas the British Government has instructed the Governor-General of Hongkong to promise the loan, as requested, for the purpose mentioned; therefore the following agreement is now made:

1. The Hongkong Government agrees to loan to the three provinces of Hupeh, Hunan and Kuang-tung the sum of One Million and One hundred thousand pounds, £1.100.000, and to hand over the said amount on the conditions hereinafter stated in paragraph No 7. As to the amount of this debt which each of the above mentioned provinces shall be responsible, it shall be definitely settled and upon a decision being reached, the amount for each province shall be declared.

2. This loan is made for a period of ten years, commencing on the 8th day of the 9th moon of the 31st year of Kuang-Su (October 6th, 1905), and is to be refunded in ten yearly installments, i. e. £110.000 per year, the end of the first year i. e. the 19th day of the 8th moon of the year 1906 being the day for the payment of the first installment. After the payment of the fifth installment, if the said three provinces are willing to complete the payment of the remainder of the loan in one payment, notice must be given six months prior to the proposed date of settlement. After the payment, of the loan and interest this agreement shall become void.

3. The interest on the sum included in this loan is to be £4 1/2 per £100 per annum, payable semi-annually, being calculated on the amount of the said loan and yet refunded.

4. The amounts of the loan and the interest to be paid at each period and the dates of payment are to be reckoned in accordance with the list attached to this agreement, and are to be paid from time to time at the Treasurer's Office at Hongkong. Drafts in gold pounds will be received at their face value. If so desired by the Hongkong Government, payment of any instalement shall be made in silver at the rate of the day. The opium tax of Hupeh, Hunan and Kuangtung is made a bond and a security for the payment of the capital and interest of this loan, which shall constitute a first charge upon these revenues. During the period in which the whole or any part of this loan remains unpaid, the opium tax of the three above mentioned provinces shall not be made security for any other loans, and during the continuance of this loan should there be another agreement entered into mortgaging the opium taxes of Hupeh, Hunan and Kuangtung, either singly or unitedly, it shall not be given precedence over this agreement nor made a joint charge with this loan upon said revenues. It must be plainly stated in any such agreement that the payments of principal or interest can be paid from these revenues only after this loan shall have been paid. Should the opium tax of

these three provinces be insufficient to pay the loan, the Viceroy of Hu-Kuang shall confer with Hunan and Kuang-tung ascertaining in which province the tax is not sufficient to meet the provisions of this loan and in such a province or provinces additional appropriation shall be made from other taxes or likin toward the payment of this loan. If under such an arrangement the said provinces are still unable to pay back the installments of interest and capital at the due dates, then the British Government may ask the Viceroy of Hu-Kuang to confer with Hunan and Kuang-tung ascertaining which province is unable to meet his part and shall set aside other reliables taxes or likin, to be administered by the Imperial Maritime Customs, as security for this loan.

6. It is further agreed that bonds in gold pounds guaranteed by likin shall be deposited and retained in the British Consulate General at Hankow as security for this loan, and the total value of these bonds in taels shall be equivalent to the total sum of the capital and interest of this loan. These papers shall be sealed with the seal of the Viceroy of Hu-kuang and signed by the Hankow Çommissioner of Customs. If the interest and capital of this loan should not be paid into the Treasury at Hongkong at the times herein specified, these likin bonds may be used in the provinces of Hupeh, Hunan and Kuang-tung in payment of likin, and any officials of these three provinces who are at all concerned by this agreement shall be notified to act in accordance with these stipulations.

7. It is agreed that the Hongkong Government is to remit £400.000 on the sixth day of October, 1905, to the Hongkong and Shanghai Banking Corporation at Hankow to be handed to Cheng Kung-Pao, who will receive the same, and the sum of £700.000 will be forwarded to New-York and there to be handed over to the Chinese Minister Liang in America. The Hongkong Government may from time to time call upon the British Consul General at Hankow to request from Cheng Kung-Pao such evidence as may seem fit to prove that the money loaned is being actually used for the above purposes, i. e. the purchasing of the Canton-Hankow Railroard Concession.

8. This agreement, previous to its signature, has been submitted in a Memorial to the Throne, and an Imperial Edict has been issued approving the same and the Wai Wu Pu shall at once send a dispatch to the British Minister at Peking informing him of this agreement.

9. In this agreement the opium tax of Kuang-tung has been mentioned as a part of the security given for this loan. Cheng Kung-Pao has conferred with the Viceroy of the Liang-Kuang by telegraph regarding this loan and the Viceroy of the Liang-Kuang has replied agreeing to have the opium tax his province given as security, so that

there can be no difference of opinion hereafter so far as the articles of this agreement affect the province of Kuang-tung.

10. Six copies of this agreement shall be made in Chinese and English, one to be kept in the yamen of the Viceroy of Hu-Kuang, one to be kept in the yamen of the Viceroy of Liang-Kuang, one to be kept in the Governor's yamen in Hunan, one to be forwarded to the Governor-General at Hongkong, one to be handed to the British Minister at Peking, Sir Ernest Satow, and one to be kept in the British Consulate General at Hankow. In the event of their being any difference of meaning between the Chinese and English texts, the English text shall be considered the correct one.

(Sgd.) E. H. Fraser,
British Consul General at Hankow.
(Sgd.) Chang Chih-Tung,
Viceroy of Hu-Kuang Provinces.

Kaoloon-Canton

En 1898, la British et Chinese Corporation obtint la concession de la ligne reliant Canton à Kaoloon (1).

Cette ligne est divisée en deux parties : 1° la section anglaise longue de 45 kilomètres, et 2° la section chinoise d'une longueur de 136 kilomètres.

Sur la section *anglaise*, le travail fut commencé en fin de l'année 1905. Les travaux y sont considérables, la ligne devant traverser une région extrêmement accidentée.

Elle a coûté $ 12.370.000, soit une somme ronde de 25 à 30 millions de francs, étant donné les variations du cours du dollar depuis 1905, au kilomètre elle sera revenue à $ 349.477, soit entre 800.000 et 900.000 francs, ce qui la rend certainement une des lignes les plus chères du monde.

La ligne est à écartement normal ; elle a sept stations et cinq tunnels ; celui de Beacon Hill a demandé 28 mois de

(1) L'île de Hongkong appartient à l'Angleterre depuis l'année 1842. Elle lui fut concédée par le traité qui mit fin à la guerre sino-anglaise dite guerre de l'opium (29 août 1842). La presqu'île de Kaoloun située en face de l'île de Hongkong fut obtenue par l'Angleterre par le traité de Pékin (22 octobre 1860) à la suite de la guerre franco-anglo-chinoise.

travail et a absorbé près du tiers du coût total, soit $ 3.700.000. Il y a 49 ponts.

En ce qui concerne la section *chinoise*, les Anglais furent longs (1) avant de commencer leurs travaux. Des pourparlers entamés d'abord en 1899 furent repris en mars 1906 entre la British et Chinese Corporation et le Gouvernement chinois pour la conclusion d'un contrat d'emprunt.

Le 7 mars de l'année suivante (1907), un accord était signé par lequel le Gouvernement chinois donnait sa garantie à un emprunt de £ 1.500.000 (37.500.000 fr.) qui fut émis à Londres le 26 avril suivant.

L'emprunt était pris par les prêteurs à 94 0/0, portant intérêt à 5 0/0 l'an, remboursable par annuités pendant 17 ans 1/2 à partir de 1920.

A la tête de l'entreprise est placé un directeur général chinois. A côté de ce directeur est institué un « Bureau de construction » ayant un directeur chinois, un ingénieur en chef anglais et un chef comptable anglais.

Aucune dépense n'est effectuée sans l'assentiment de l'ingénieur et du comptable.

En cas de divergences de vues entre l'ingénieur en chef, le comptable et le directeur, il en est appelé au vice-roi, nommé directeur général de l'entreprise ainsi qu'au représentant de la British et Chinese Corporation qui décideront.

La section chinoise sera terminée vraisemblablement vers le mois d'août 1911.

Elle ne comporte que peu d'ouvrages d'art, deux ponts

(1) Le Chinois refusèrent de discuter ce contrat tant que celui du Shanghaï-Nankin n'aurait pas été signé et ils s'ingénièrent à faire traîner les négociations relatives à celui-ci en longueur suivant leur habitude.

seulement ont été établis : le premier long de 125 mètres est supporté par quatre piliers en béton armé coulés dans des caissons métalliques ; le second est constitué par quatre travées supportées par cinq piliers.

Ces deux ponts ont été construits par segments en Angleterre, le montage et le rivetage ont été faits sur place.

Une décision du ministre des Communications a chargé la Compagnie cantonaise de construire la voie de raccordement qui reliera la gare de Thaï-Sha-Tao à la gare terminus du Canton-Hankéou. Cette voie aura trois milles de longueur.

La ligne Kaloun-Canton double le service de la rivière Si-Kiang et de la rivière de Canton. Tant que le Canton-Hankow ne sera pas construit elle n'aura qu'un médiocre intérêt puisque voyageurs et marchandises préféreront la voie plus économique des fleuves et canaux. Mais reprendra toute son importance au jour où les marchandises pourront être amenées depuis Hankow sans transbordement pour être chargées dans la rade très profondes de Hongkong où stationnent les gros vaisseaux qui ne peuvent remonter jusqu'à Canton.

Agreement between the Wai-Wu-Pu (Board of foreign affairs of the Chinese Government) and the British and Chinese Corporation Limited, for the issue and regulation of a Loan for the construction of a railway from the city of Canton to the Boundary of the Kowloon leased territory under british control (Hereinafter called the railway).

This Agreement is made ad Peking on the 23rd day of the first month of the 33rd year of Kwang Hsu, corresponding to the 7th day of March 1907, and the contracting parties are:—

The Wai-Wu-Pu acting under the authority of an Imperial Decree, of the one part, and the British and Chinese Corporation Limited (hereinafter called the Corporation), of the other part.

Whereas a preliminary agreement was made on the 28th March, 1899, between H. E. Sheng, Director-General of the Imperial Chinese Railway Administration, acting under the authority of the Tsung-Li Yamen, of the one part, and the British firm of Jardine, Matheson & Company, for themselves and on behalf of the Hongkong and Shanghai Banking Corporation, representing as Joint Agents the Corporation, of the other part, and it was part of the objects thereof that the terms of another preliminary agreement signed by the same contracting parties of the 13th May, 1898, should be thereby adopted as a preliminary agreement for the construction and working of a Railway from the city of Canton to the boundary of the Kowloon leased terrory under British control, subject, however, as far as might be practicable to the terms and conditions thereafter agreed to in the final contract for the Shanghai-Nanking Railway when signed and ratified.

Now it is hereby agreed by and between the parties hereto as follows :

Article premier. — The Corporation agrees to issue, on behalf of the Imperial Chinese Government, a sterling loan (hereinafter referred to as « the loan ») for the amount of £ 1.500.000 on the terms and conditions hereinafter contained Imperial Chinese Government bonds are to be issued for the entire amount, similar to the bonds of the Shanghai-Nanking Railway, with the Railway as first mortgage security therefor. The loan shall be in one issue and the price agreed upon is 94 per cent. of the nominal value, subject to the other provisions of this Article as hereinafter stated. The interest on the bonds shall be at the rate of 5 per cent. per annum on their nominal value, payable half-yearly, on the first day of June and the first day of December, and shall be calculated from the date of their sale to the public.

The loan shall be issued to the public as soon as possible after signing this Agreement, but, if at the date of signature thereof, owing to an unfavorable state of the market rendering the issue of the loan and the payment of its proceeds to the Viceroy of Canton impossible on the terms above named, then in such case of the Corporation shall thereafter, at such time as the Chinese Government may decide within a period not exceeding eight (8) months, issue the loan and pay the proceeds thereof to the Viceroy, deducting and retaining six (6) points from the rate at which the loan is actually issued to

the public, whatever that rate may be (*i. e.* if the issue price be 101th Viceroy will receive 95, and so on).

Subject to the previsions of Article 16, the duration of the loan is fixed at thirty (30) years commencing from the date of the signature of this Agreement, but no interest shall be paid on any bonds which may be redeemed or cancelled under the terms hereinafter mentioned after the redemption or cancellation thereof.

On the face of each of these bonds shall be expressed the value thereof in the sum of £100, or in such different amounts as the Chinese Minister in London, in consultation with the Corporation, may sanction.

It is understood that the Chinese Government may hereafter, in its discretion, appoint a Director-General of the Railway, upon whom, in such case, will devolve all the powers, functions and responsibility herein attributed to the Viceroy of Canton (hereinafter called the Viceroy).

Art. 2. — The proceeds of the loan are to be used in the construction and equipment of the Railway, and in paying interest on the loan during the course of construction.

The Railway, being the first mortgage security for the loan, shall be built and equipped under the direction of the Viceroy, in accordance with the provisions of Article 6 hereinafter, and shall be built as economically as possible in accordance with the best modern system.

It is understood that the Viceroy will secure all the necessary land for the Railway, and will give the necessary instructions to expedite and facilitate the work of construction. The Railway will be built in the first instance as a single line, but provision will be made, with the approval of the Viceroy and wherever necessary to meet traffic requirements, for the eventual construction of a double line.

If, during the time of construction, the proceeds of the loan, together with the accrued interest thereon, payable by the Corporation, should, after the deduction of the sums necessary for the payments of interest on the loan, be insufficient to complete the construction of the Railway, the amount of the deficiency shall either be provided from the Chinese Government's own resources or by a supplementary loan to be hereafter issued by the Corporation, the interest and other conditions of which supplementary loan shall be arranged when the time arrives, having due regard to the conditions of the money market.

When the Railway is complete, if there is a surplus from the sale of bonds, the said surplus shall be at the disposal of the Chinese Government either to redeem the bonds in accordance with the terms of this Agreement, as hereinafter stated, or to be placed on deposit with the Hongkong and Shanghai Banking Corporation, for the purpose of

paying interest on the loan, or for other purposes beneficial to the Railway, in regard to which the Viceroy will communicate in due course with the Corporation.

In all matters relating to the construction of the Railway it is expressly agreed that particular heed shall be paid to the opinions and habits of the Chinese people, and that, when practicable, Chinese shall be employed in positions of trust and responsibility in connection with the Railway.

In regard to earthwork, or such other work as Chinese are competent to perform, contracts shall be entered into for such work with Chinese, under the sanction of the Head Office, and the work itself shall be carried out in accordance with plans and specifications of the Engineer-in-Chief and under his supervision.

Detailed plans and estimates of cost, whether of the respective sections of the Railway, or of any alterations of the same, are to be submitted for the approval of the Viceroy, by the Engineer-in-Chief through the Managing Director.

ART. 3. — The loan shall be secured by mortgage, declared to be now entered into in equity by virtue of this Agreement, and shall, as soon as possible hereafter, be secured by a specific and legal first mortgage in favor of the Corporation upon all lands, materials, rolling stock, buildings, property and premises, of every description purchased or to be purchased for the Railway, and on the Railway itself, as and when constructed, and on the revenue of all descriptions derivable therefrom.

The provisions of this Article in respect of the mortgage are to be construed and treated as equivalent in purport and effect to a mortgage, customarily executed and delivered in England to a Trustee, for the purpose of securing loans and bond issues upon Railway properties in foreign countries.

ART. 4. — It is hereby agreed that in six (6) months after this Agreement is signed, the Corporation shall provide the amount necessary to proceed with the detailed survey of the Railway, and for preliminary construction work if necessary, whether this amount comes from the sale or hypothecation of the bonds, or from advances made, provided that bonds for the required amount shall have been executed and delivered to the Corporation. If, after expiration of eight (8) months from the date of ratification hereof, the work of construction shall not have been begun on the Railway, this Agreement is to become null and void, but if failure to commence construction be due to any cause of *force majeure*, a reasonable extension of this time limit shall be arranged between the Viceroy and the Corporation.

Of the proceeds realized from the sale of the bonds, after deducting

so much of them as may be required to be kept in England for the purchase of materials and the payments of contracts there, or for repayment of advances, such amounts as may be estimated and certified to by the Engineer-in-Chief to the Viceroy through the Managing Director, as being actually required for the construction of any particular section of the Railway, may be ordered by the Viceroy, after consideration, to be transferred to Hongkong to be kept in the Hongkong and Shanghai Bank, and place to the credit of the construction account of the Railway for the exclusive purpose of constructing the Railway in the manner herein provided for under the supervision of the Head Office and the Viceroy.

On each occasion of a remittance being made to China, the amount realized in Sycee will be reported to the Viceroy, and any portion which may not be required shall be placed at interest. Similarly, the balance in England shall be placed at interest, to be allowed at the usual rate.

The accounts of the money spent from time to time in England, and of the money transferred to the credit of the construction and other accounts for use in China, are to be submitted quarterly to the Head Office for report to the Viceroy, for the information of the Waiwupu, and for his further report to the Board of Revenue, and the Board of Communications, for record therein, after such accounts have been approved and signed by him.

Art. 5. — As to the form of the bond, it is to be agreed upon by the Viceroy, or by the Chinese Minister in London and the Corporation, as soon as possible after the signature of this Agreement, but if, hereafter, the money markets in London or other countries require any modification of the form of the bond, except in anything that affects the amount of the loan and the liability of the Chinese Government, which are not to be touched at all, such slight modifications may be made to meet the views of the money markets by the Corporation in consultation with the Chinese Minister in London.

Any modifications are to be reported at once by the Corporation to the Viceroy for the approval of the Waiwupu.

The bonds are to be engraved entirely in the English language, and shall bear the facsimile of the signature of the Viceroy and his seal of office, in order to dispense with the necessity of signing them all in person, but the Chinese Minister in London shall, previous to the issue of any Bonds, put his seal upon each bond with a facsimile of his signature, as a proof that the issue and sale of the bonds are duly authorized and binding upon the Chinese Government.

Such bonds are to be numbered consecutively; and as many bonds as may be needed are to be properly engraved under the supervision of

the Corporation; and after they are sealed by the Chinese Minister in London, as hereintofore provided, are to be countersigned by the Corporation.

All expenses for the engraving, safe deposit, and sale of the bonds are to be borne by the Corporation.

Art. 6. — When the work of construction is ready to begin, the Viceroy will establish a Head Office at Canton for the construction and management of the Railway. This Office will be under the direction of a Chinese Managing Director (appointed by the Viceroy) with whom will be associated a British Engineer-in-Chief, and a British Chief Accountant. These British employés shall be proposed and certified as competent for their posts by the Corporation, and shall be approved by the Viceroy; if their services should prove unsatisfactory to the Viceroy, he shall request the Corporation to dispense with their services and to nominate their, successors, and, in the event of the Corporation desiring to remove them for good cause, it shall do so in consultation with the Viceroy. It is understood that the duties performed by these employés are intended to promote the mutual interests of the Chinese Government and the bond-holders respectively, and it is therefore agreed that all cases of difference arising therefrom shall be referred for amicable adjustment between the Viceroy and the Representative of the Corporation. The salaries and other terms of agreement of the Engineer-in-Chief and the Chief Accountant shall be proposed by the Corporation, for approval by the Viceroy; and the amount of their salaries, etc., shall be paid out of the general accounts of the Railway.

For all important technical appointments on the Railway Staff, Europeans of experience and ability shall be engaged, and wherever competent Chinese are available they shall also be employed. All such appointments shall be made, and their functions defined, by the Managing Director and the Engineer-in-Chief in consultation, and shall be submitted for the Viceroy's approval; similar procedure shall be followed in the case of Europeans employed in the Chief Accountant's department. In the event of the misconduct, or the incompetency of European employés, their services may be dispensed with by the Managing Director, after consultation with the Engineer-in-Chief, and subject to the sanction of the Viceroy. The form of agreements made with European employés shall conform to the usual practice.

The accounts of the receipts and the disbursements of the Railway's construction and operation shall be kept in Chinese and English in the Department of the Chief Accountant, whose duty it shall be to organize and supervise the same, and to report thereon for the information of the Viceroy through the Managing Director, and of the Cor-

poration. All receipts, and payments, shall be certified by the Chief Accountant and authorized by the Managing Director.

For the general technical staff of the Railway the necessary arrangements shall be made by the Managing Director in consultation with the Engineer-in-Chief, and reported to the Viceroy in due course.

The duties of the Engineer-in-Chief shall consist in the efficient and economical construction and maintenance of the Railway, and the general supervision thereof in consultation with the Managing Director. He shall always give courteous consideration to the wishes and instructions of the Viceroy, whether conveyed directly or through the Managing Director, and shall always comply therewith, having at the same time due regard to the efficient construction and maintenance of the Railway.

A school for the education of Chinese in railway matters shall be established by the Managing Director, subject to the approval of the Viceroy.

Art. 7. — Under the provisions of Article 3 of this Agreement the properties covered by the first mortgage security hereby created include the Railway, its property and equipment, and the mortgage is to be executed by a deed in the form contemplated by the said Article. But subject to the guarantee and mortgage thus given by the Chinese Government, it is hereby declared that this Railway is in fact a Chinese property.

All land that may be required along the whole course of the Rail way within survey limits, and for the necessary sidings, stations, repairing shops and car sheds, to be provided for in accordance with the detailed plans now made, or hereafter tob e made by the Engineer-in-Chief, and approved by the Viceroy, shall be acquired by the Viceroy at the actual cost of the land, one shall be paid for out of the proceeds of the loan.

The title deeds of the land for the Railway and all other lands shall be free from all encumbrances and entanglements and shall, from time to time, as soon as secured, be registered in the name of the Railway.

Notices of all purchases of lands for the Railway within the survey limit (together with corresponding title deeds) are to be transmitted by the Railway Head Office under the direction of the viceroy to the local Agent of the Corporation for record and preservation in its office in Hongkong, and for the purpose of establishing the first mortgage security until the time when the same are to be returned to the Viceroy, as hereinafter in this Article provided.

All lands, the title deeds of which are lodged with the Corporation as part of the first mortgage security of the loan, shall not be disposed

of in any way by hire, lease, or sale, to any party, for any purpose whatsoever, without the written consent of the Viceroy, except only in the event of the Imperial Chinese Government failing to pay the interest or principal of the bonds, and then in accordance with the powers in the deed of mortgage.

The lands thus bought shall be free from all encumbrances, liabilities, and entranglements, and shall be conveyed by full and sufficient deeds of assignment according do Chinese law, all of which are to be kept and recorded in the Hongkong Office of the Corporation, and are to be held by it as a first mortgage security for the bonds under the provisions of this Agreement, until such time as principal and interest of the bonds, together with all indebtedness, shall have been paid off, when the same shall then be returned to the Viceroy, except only in the case of the Imperial Chinese Government's failure to pay the interest or principal of the bonds and consequent realization under the powers of the mortgage security.

For the proper protection of the first mortgage security the Chinese Government undertakes that until the bonds shall have been redeemed, no part of the lands comprised in the mortgage security or the Railway with its appurtenances shall be transferred or given to another party, or shall be injured, and that the rights of the first mortgage shall not be in any way impaired, unless with the consent in writing of the Corporation which shall only be given if in the opinion of the Corporation the interests of the bondholders will not be affected.

And further, that until the interest and principal of the loan and all the indebtedness shall have beed paid off, or unless with the express consent in writing of the Corporation, the Chinese Government or the Viceroy shall not again mortgage the above properties to another party whether Chinese or foreign.

During the period of this Agreement no special taxes shall be levied by the Chinese Government on the Railway, its appurtenances, or earnings : but all taxes at present payable, such as land tax, as well as any taxes which the Chinese Government may hereafter institute, such as stamp duty, etc., and which may be applicable generally to all commercial transactions in China, shall also apply in the case of the Railway and its operations.

Art. 8. — It is agreed that if the halfyearly interest on the bonds is not paid on any due date thereof, or if the principal of the loan be not paid in accordance with the amortisation schedule hereto attached, the whole Railway with all its appurtenances herein mortgaged to the Corporation for the bondholders, shall be handed over to the Corporation to be dealt with by it according to law in such manner as will ensure the proper protection of the interests of the bondholders,

provided, however, that if the failure to make payment at any one date be due to causes beyond the control of the Chinese Government, and if the Viceroy request the Corporation to postpone the taking over of the Railway for a reasonable period of grace, the question shall be amicably discussed and decided between the Viceroy and the Representative of the Corporation. When the whole loan and the interest due thereon and all the indebtedness shall have been paid off, the Railway with all its appurtenances in good working condition shall revert to the possession and management of the Chinese Government according to the provisions of this Agreement.

Art. 9. — As remuneration for all services rendered by the Corporation, during construction of the Railway, the Corporation shall receive the sum of £35,000, half of which shall be paid when the construction work is half completed, but not later than eighteen (18) months after commencement of construction, and the other half upon completion of the line. This amount shall be regarded as a commutation of all commissions to which the Corporation and its Agents would properly be entitled, and of payments of all services rendered in the construction and equipment of the Railway, in respect of the present loan; but in the event of any branch lines being decided upon by the Chinese Government for construction in connection with this Railway, and if the Chinese Government decide to build the same by issue of a foreign loan and not from its own resources, then the Corporation shall have the first option of tendering for such loan, and a further payment proportionate to the amount of such supplementary loan, and calculated at the same rate as the commutation hereinabove mentioned, shall be made to the Corporation as commutation of its commission for all services in respect of construction.

In return for this commuted commission, the Viceroy is entitled to require the Corporation to superintend the purchase of all materials required for the construction and equipment of the Railway, which shall be purchased in the open market at the lowest rate obtainable, it being understood that all such materials shall be of good and satisfactory quality. At equal rates and qualities, goods of British manufacture shall be given preference over other goods of foreign origin. Invoices and inspector's certificates are to be submitted to the Viceroy.

With a view to encouraging Chinese industries, Chinese Government and other materials are to be preferred, provided price and quality are suitable.

No commission shall be allowed to the Corporation on the purchase of materials except as above provided. All trade discounts or rebates,

if any, are, during construction, to go to the construction account, and after completion, to the credit of the Railway.

Art. 10. — In the construction of the line, in the working of the Railway and in the performance of the different kinds of business connected with the Railway, no interference or obstruction by Chinese or foreigners will be permitted. The Chinese Government will provide protection for the Railway while under construction or when in operation, and all the properties of the Railway, as well as Chinese and foreigners employed thereon, are to enjoy the utmost protection from the local officials.

The Railway may maintain a force of Chinese police with Chinese officers, their wages and maintenance to be wholly defrayed as part of the cost of the construction and maintenance of the Railway. In the event of the Railway requiring further protection by the military forces of the Imperial or Provincial Governments, the same will be duly applied for by the Head Office and promptly afforded, it being understood that such military forces shall be maintained at the expense of the Government or the Province.

Art. 11. — All receipts and earnings of the Railway shall be regularly paid in to the Railway's account with the Hongkong and Shanghai Banking Corporation, and on such funds, whether on daily balance or on fixed deposit, the Bank's usual rate of interest shall be allowed.

All expenses of working and maintaining the line shall be paid from the receipts and earnings, and any remainder thereof shall be charged with the service of the loan. If, after payment of these expenses, and making due provision for payment of interest at 5 per cent. per annum on the bonds, and for repayments of principal due in accordance with the amortisation schedule hereto attached, there remain surplus funds unappropriated and properly available for other purposes, such funds shall be at the disposal of the Chinese Government to be used in such manner as the Viceroy may decide, provided always that after completion and opening of the line to traffic the amount sufficient for regular payments of interest and repayments of principal shall be deducted from such surplus funds, if any, and shall be deposited with the Hongkong and Shanghai Banking Corporation six months before the date at which such payments fall due.

In the event of there being no surplus funds available as aforesaid from the earnings of the Railway, the amount required for payments of interest and repayments of principal shall be provided in accordance with the conditions of Article 14 hereinafter.

Art. 12. — The Corporation are hereby appointed Trustees for the bondholders, and in any future negotiations respecting these loans, or

matters arising in connection therewith, which may take place between the Viceroy and the Corporation, the Corporation shall be taken as representing the bondholders, and as such empowered to act on their behalf. In view of the fact that the Corporation's responsibility to the bondholders continues after construction, whereas, as stated in Article 9, its commuted commission for services rendered is limited to the period of construction, and the Corporation is not thereunder entitled to any further remuneration during the period of the loan, the Corporation shall receive as remuneration for its services and responsibility in acting as Trustees for the bondholders the sum of £ 1,000 per annum, such remuneration to commence from the date of issue of this Loan and to terminate upon its complete redemption.

ART. 13. — All materials of any kind that are required for the construction and working of the Railway, whether imported from abroad or from the provinces to the scene of the work, shall be exempted from likin so long as such exemption remains in force in respect of other Chinese Railways. The bonds of this loan, together with their coupons and the income of the Railway, shall be free from imposts of any kind by the Government of China.

ART. 14. — It is agreed that during the time of the construction of the Railway, the interest on the bonds and on any advances made by the Corporation is to be paid from the proceeds of the loan. The accruing interest from any proceeds of the loan not used during the period of construction, and the earnings derived by the Chinese Government from the working of any sections of the Railway as they are built, are to be used to make up the amount required for the payment of the said interest, and if any deficiency remains it is to be met from the proceeds of the loan.

When the construction of the Railway is wholly completed, the interest on the bonds is to be paid, from the income or earnings of the Railway received by the Chinese Government, every half-year on the first day of June and the first day of December.

It is hereby agreed that the amount required for the payment of interest and the repayment of principal, together with a sum of one-quarter of one per cent. on such amounts, to cover commission to the Hongkong and Shanghai Banking Corporation, who are hereby appointed Agents for the entire service of repaying the loan, shall be paid to them fourteen (14) days before the due dates in Hongkong or in Canton (at the option of the Viceroy when settling exchange) in local currency sufficient to meet such payments in sterling in London, exchange for which shall be settled with the Hongkong and Shanghai Banking Corporation, the Viceroy having the option of settling

exchange at any date or dates within six (6) months previous to any due date for the repayment of interest and principal.

The Chinese Government unconditionally undertakes, and hereby promises, to pay the principal of the loan and the interest on the loan on the due dates fixed therefor. If, at any time, the earnings of the Railway together with funds available from the proceeds of the loan, are not sufficient to meet the interest on the bonds and the repayment of capital in accordance with the amortisation schedule hereto attached, the Viceroy shall devise means for supplying the deficiency; and should his inability to do so appear probable, he shall memorialise the Government to take measures to make up the deficiency from other sources, and thus be ready to pay off the indebtedness, so that the required amount may be placed in each case at least fourteen days previous to the due dates of such payments in the hands of the Hongkong and Shanghai Banking Corporation.

Art. 15. — The Corporation may, subject to all its obligations, transfer or delegate all or any of its rights, powers, and discretions to its successors or assigns, but the Corporation, which is a Corporation formed under English law, shall not transfer its rights under this Agreement to any other nation, or people of any other nationality, except British or Chinese. Similarly, the Chinese Government's rights and authority under this Agreement shall not be transferred to persons of other nationality.

It is further understood that the Chinese Government will not build another line competing with this Railway to its detriment.

Art. 16. — The term of the loan, as stated in Article 1, shall be thirty (30) years. Repayment of principall shall commence after the expiry of 12 1/2 years from the date of the loan and shall be completed in 17 1/2 years by yearly payments to the Hongkong and Shanghai Banking Corporation as Agents for the service of the loan, acting for the Corporation under the terms of this Agreement, in accordance with the amortisation schedule hereto attached.

If at any time after the expiry of 12 1/2 years from the date of the loan, the Imperial Chinese Government should wish to redeem the outstanding amount of the loan, or any portion of it, not yet due under the provisions of the amortisation schedule hereto attached, not less than six months' notice shall be given in writing by the Viceroy to the Representative of the Corporation, declaring the number of additional bonds so required to be redeemed, whereupon the Representative of the Corporation shall immediately proceed to make such arrangements as may be necessary and usual for the redemption of the number of bonds specified, which, when duly redeemed after payment by the Imperial Chinese Government of the

proper amount due thereon, shall be cancelled and delivered to the Viceroy.

All bonds thus redeemed. in excess of the amount specified in the amortisation schedule hereto attached, before the expiry of 25 years from the date of the loan, shall be paid for with a premium of 21/2 per cent. over their face value (*i, e.* £102, 10s. will be required to pay for £100), but, after 25 years, bonds may be redeemed over and above the amounts specified in the schedule without premium, upon notice being given in the manner above specified.

As soon as the loan has been completely redeemed, this Agreement shall become null and void and the mortgage shall be cancelled.

Art. 17. — If, during construction, any proceeds of the sale of the bonds are lying unused and bearing interest on their deposit whilst the construction of the Railway is going on, such interest is to be credited to the general account of the Railway in order that the Railway may enjoy the full advantage thereof.

It is also agreed that, if the Corporation shall think it expedient before the sale of any of the bonds to advance any money for the work, such advances, together with the interest thereon, not exceeding a charge of 6 per cent. per annum, shall be deducted from the proceeds of the sale of the bonds.

Art. 18.— The junction of the sections of the Railway from Canton to the boundary of the Kowloon leased territory under British control, and from the said boundary to the port of Kowloon respectively, and the subsequent joint working of the two sections, shall be arranged by agreement between the Viceroy of Canton and the Governor of Hongkong.

Art. 19. — This Agreement is signed under the authority of an Imperial Edict dated...., wich has been officially communicated to the British Minister in Peking by the Wai-wu-pu.

Art. 20. — This Agreement is executed in quintuplicate in English and Chinese, one copy to be retained by the Viceroy, one by the Wai-wu-pu. ane dy the Board of Communications, one by the British Minister, and one by the Corporation ; and should any doubt arise as to the interpretation of the Agreement the English text shall be accepted as the standard.

Signed at Peking by the contracting parties, this 23rd day of the first month of the 33rd year of the Emperor Kwang Hsu, being the 7 th day of March, 1907.

Seal of Wai-wu-pu.

Signature of Tang Shao-yi.

Witnessed by Canton Viceroy's Delegates, Tao-tais Kung and Hu.

For the British and Chinese Corporation,

J. O. P. Bland.

Representative in China.

Witnessed by —

Messrs. Jardine, Matheson & Co., and H. S. Gardner, Agent H. & Sh. Bkg. Corporation.

Joint Agents, B. & C. Corporation.

Canton-Samshui

Cette ligne longue de 32 milles (soit 51 kil. 500) reliant Canton à Samshui sur le Si-Kiang fut construite par les Américains, « China Development Co », de 1902 à 1904, au moment où ces derniers étaient en possession de la concession Hankéou-Canton, pour montrer aux Chinois tous les avantages qu'ils pouvaient retirer des voies ferrées.

En été 1905, les Américains se firent racheter cette ligne par les Chinois ainsi que 50 milles de terrassement sur le Hankéou-Canton au prix de $ or 3.000.000, soit 15 millions.

Cette somme augmentée de $ 2.500.000 or, représentant la perte de leurs droits, soit en tout $ 6.500.000 or, fut prètée au Chinois par le Gouvernement de Hongkong qui émit un emprunt de £ 1.100.000 à 4 1/2 0/0.

La ligne fut alors reprise par trois sociétés chinoises représentant chacune des trois provinces traversées par le chemin de fer Hankéou-Canton, soit le Kuangtung, le Hunan et le Hupeh. Ces sociétés s'engagèrent à prendre à leur charge le service d'intérêt et d'amortissement de la

partie de l'emprunt précité, affectée au rachat du Canton-Samshui.

Seule la société du Kuangtung a quelque importance. C'est elle qui s'occupe de la construction de la partie sud du Canton-Hankéou et pour laquelle elle a procédé à des émissions plus ou moins fructueuses. En tout cas, c'est avec ses fonds et ceux provenant de l'exploitation du Canton-Samshui qu'elle paie intérêts et amortissements nécessaires au service de l'emprunt fait à Hong-Kong.

Les sociétés du Hunan et du Hupeh n'ont qu'un rôle purement nominal, l'argent nécessaire leur étant avancé par la société du Kuangtung qui sera remboursée au jour où les revenus d'une ligne rémunératrice dans les provinces du Hupeh et du Hunan permettront aux compagnies chinoises de le faire ou tout au moins que les emprunts faits au public en prévision de lignes à y construire mettront des fonds à leur disposition.

Le coût effectif de la ligne a dû être faible, étant donné le terrain très facile et la région très peuplée qu'elle traverse.

Elle côtoie une excellente voie navigable et sert en somme de tramway.

Elle a transporté en 1908 :

3.052.920 voyageurs (dont 890 Européens).

Recettes brutes (1908) :

$ 582.005 pour lesquelles les recettes opérées sur le transport des voyageurs est de $ 568.745.

(Recettes inférieures de $ 10.993 à celles de 1907).

Macao-Fatshan

En 1902, les Chinois émettent l'idée de construire un chemin de fer reliant le territoire de Macao à Fatshsan sur le Canton-Samshui. Le contrat définitif fut signé en automne 1904 avec le « China Lusitanian Syndicate ». Il était entendu que les actions seraient souscrites moitié par des Portugais, moitié par des Chinois.

Le gouvernement de Macao n'aurait aucune ingérence dans l'affaire.

La concession serait accordée pour une durée de 50 ans.

Cette ligne est encore à l'état de projet. Elle serait en quelque sorte le pendant du Canton-Kaoloon qui, de l'autre côté de l'estuaire du Si-Kiang met en communication Canton et Hong-Kong comme celle-ci relierait Canton à Macao.

Le territoire de Macao forme une presqu'île, appartenant au Portugal. Le port y est peu profond et le commerce assez faible. Aussi est-il peu probable que, malgré les sociétés qui se constituent en vue de faire des travaux dans le port de Macao, celui-ci enlève de son importance à son voisin Hong-Kong.

Sunning-Railvay

C'est une œuvre purement chinoise, entreprise sans le concours financier ni technique de l'étranger et qui mérite par là-même un certain intérêt.

Sunning, chef-lieu du district du même nom, est un centre où résident beaucoup de Chinois revenus d'Amérique avec plus ou moins d'argent. L'un d'eux, nommé Tchen Yihi, riche et ayant acquis une expérience d'environ 30 ans sur plusieurs lignes de Californie, conçut le projet de relier Canton à un point de la Côte, dit Kwang-Hai, qui serait appelé à concurrencer Macao. Il créa, à la fin de 1906, une société, « The Sunning Railway Co Limited », au capital de $ 4.000.000 par actions de $ 5 pour la construction, sous sa direction, d'un premier tronçon de 50 kilomètres environ partant de Kwang-Yik, qui est relié à Canton par un service journalier de chaloupes à vapeur, et aboutissant à Kiong-Lao, où viennent également des jonques et chaloupes de Macao. C'est ce tronçon qui a été inauguré récemment.

Le capital étant épuisé et le port de Kouang-Hai

demandant de grands travaux, il ne saurait être question, pour le moment d'y faire aboutir le chemin de fer.

L'activité de la compagnie se reporte vers le Nord. Elle a obtenu du Gouvernement l'autorisation de prolonger son chemin de fer jusqu'à Kong-Moon, mais n'a pas encore réussi à obtenir la prolongation de Kong-Moon à Fatshan. Elle est en concurrence pour ce dernier tronçon avec la Compagnie cantonnaise du Canton-Hankéou (The Yuehan Railway Co) dont la ligne annexe Canton-Samshui passe déjà à Fathsan.

De nouvelles actions de $ 5 ont été mises, mais jusqu'à présent un million de dollars seulement a pu être levé, ce qui est peu pour ce second tronçon, plus long que le premier de 10 kilomètres environ.

Le rendement en est nul ou à peu près, la région ne produisant pas grand chose. La Compagnie avait sans doute prévu cette éventualité en faisant insérer dans ses statuts une clause stipulant qu'aucun dividende ne serait payé avant l'achèvement de la ligne tout entière.

Cette ligne qui une fois terminée aura 55 milles de longueur (80 kil. 800) relie Kung Yik, situé sur la Souchong-Creek au petit port de Sam-Kap-Hoi, au Sud-Ouest de Macao, en passant par Sunning.

Kung Yik est à 7 milles environ de Kong-Moon, port ouvert qui est distant de Hong-Kong de 88 milles (140 kil. 800).

Elle traverse le district de Sunning, un des plus prospères de la Chine méridionale, comprenant une population de 1 million d'habitants, dont la plupart ont été en relations

avec l'étranger et sont de grands importateurs de marchandises.

La Compagnie est au capital de $ 2.660.000, dont $ 2.000.000 ont été fournis par des Chinois vivant en Amérique et les $ 660.000 complémentaires par des marchands de Hong Kong.

La première section ouverte au public avait 15 milles de longueur (24 kil.) et reliait Kung Yik à Sunning, elle fut inaugurée le 6 janvier 1908. En juin 1909, 25 milles de plus (40 kil.) furent terminés, et depuis lors l'achèvement de ce chemin de fer se poursuit.

Le coût de la construction a été estimé diversement ; suivant les uns à $ 30.000 par mille (75.000 francs les 1.600 mètres, ou 47.000 francs le kilomètre) ; selon les autres à $ 34.000 le mille (85.000 francs les 1.600 mètres ou 53.000 francs le kilomètre).

La plupart des pentes sont relativement douces, à l'exception d'une ou deux courbes d'une inclinaison assez marquée.

La voie a 1 m. 44 de largeur et les rails employés sont des rails d'acier de 27 kilos. L'acier a été acheté en Belgique et en Allemagne. Les plaques de jonction employées pour les courbes et toutes les traverses des tangentes viennent d'Allemagne.

Le matériel comprend six locomotives américaines et trois locomotives allemandes.

Il y a 8 voitures de première classe, 50 wagons à marchandises et 50 wagons plats. Les wagons plats sont de modèle américain et d'une capacité de 30 tonnes chacun.

Il n'y a qu'un petit nombre de voies de garage ; en général, une par station, exceptionnellement deux.

La Compagnie a installé partout le téléphone.

Elle cherche actuellement à obtenir l'autorisation de s'étendre vers le Nord, pour rejoindre à Fatshan le Canton-Samshui par un embranchement partant de Kong-Moon. Mais cette ligne coûtera beaucoup plus à construire et pourrait bien ne pas être réalisée de quelque temps.

Il y a de plus une certaine opposition de la part de la Compagnie du Canton-Hankéou Railway.

Sur les 40 milles en exploitation, trois trains dans chaque sens font le service quotidiennement.

Les recettes journalières brutes sont de $ 600 en moyenne, et lesdépenses ne dépassent pas $ 350.

Chemin de fer du Yunnan

Se basant sur l'article 5 de la Convention additionnelle de commerce du 26 juin 1887 signée par lui comme ministre de France à Pékin et le Tsung-li Yamen le 20 juin 1895 où il est dit que les voies ferrées déjà existantes ou projetées en Annam pourront être prolongées sur le territoire chinois, M. Gérard échange le 12 juin 1897 deux dépêches avec le Tsung-Li-Yamen, dont l'article 3 est ainsi conçu : « Il est entendu que faculté sera donnée d'établir une voie ferrée de communication entre la frontière de l'Annam et la capitale provinciale (du Yunnan) ».

Dans le courant de cette même année, le ministère des Affaires étrangères de France envoya une mission d'études ayant à sa tête MM. Guillemoto, ingénieur en chef des ponts et chaussées et Leclère, ingénieur au corps des mines, pour procéder à une reconnaissance préalable du chemin de fer et à une étude géologique et minière de la province.

Les 9 et 10 avril 1898, M. Dubail, alors ministre de France à Pékin, prenant fait de l'entente de 1897, procéda à un nouvel échange de dépêches avec le Tsung-Li-Yamen

en renouvelant à peu près les termes employés par M. Gérard : « Le Gouvernement chinois accorde au Gouvernement français ou à la Compagnie française que celui-ci désignera le droit de construire un chemin de fer allant de la frontière du Tonkin à Yunnanfou, le Gouvernement chinois n'ayant d'autre charge que de fournir le terrain pour la voie et les dépendances. Le tracé de cette ligne est étudié en ce moment et sera ultérieurement fixé d'accord avec les deux gouvernements. Un règlement sera fait d'accord. »

Ce règlement ne fut signé en réalité qu'ultérieurement à Pékin le 29 octobre 1903.

En 1898, le 25 décembre, une loi fut votée par le Parlement français autorisant le Gouvernement général de l'Indo-Chine à contracter un emprunt de 200 millions de francs remboursables en 75 ans et affecté exclusivement à la construction de chemins de fer en Indo-Chine.

Cette loi prévoyait également que le Gouvernement français garantirait pour la ligne projetée au Yunnan prolongeant les chemins de fer Indochinois de Haïphong à Laokay, une somme annuelle de 3.000.000 de francs pendant 75 ans. Cette annuité permit l'émission d'un emprunt de 76.000.000 de francs.

L'étude du tracé de la ligne qui avait été faite par le Gouvernement français en 1897 comme il a été dit plus haut fut reprise dès l'année 1899 par un consortium d'établissements financiers comprenant la Banque de l'Indo-chine, le Comptoir national d'escompte de Paris, la Société générale, le Crédit industriel et commercial, etc., auxquels s'étaient jointes deux des principales maisons de construc-

tion de France, la Régie générale des chemins de fer et la Société de construction des Batignolles.

Les résultats de ces études établirent que les besoins financiers pour la réalisation du chemin de fer étaient de 101 millions de francs.

Le 15 juin 1901, une convention fut passée entre le Gouvernement général de l'Indochine et le consortium précité d'après lequel la concession faite à la France par la Chine par la convention en date du 10 avril 1898 du chemin de fer de Laokay à Yunnansen était rétrocédée au consortium qui s'engageait à se substituer une société anonyme. Cette Société fut créée peu de temps après et prit le nom de Compagnie française des chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan.

Elle confia l'exécution des travaux de construction à la Société de construction des chemins de fer indo-chinois au capital de 4.000.000 francs., formée par l'Association des maisons de construction, la Régie générale des chemins de fer et la Société de construction des Batignolles et de puissants établissements financiers.

Comme il a été dit, l'emprunt garanti par le gouvernement français fournit la somme de 76.000.000 ; d'autre part, la Compagnie française avait été formée au capital de 12.500.000 francs. Il restait donc une somme de 12.500.000 francs pour parfaire les 101.000.000 nécessités par la ligne. Cette somme fut donnée sous forme de subvention par le Gouvernement général de l'Indo-chine.

Le tracé primitif devait suivre le Fleuve Rouge jusqu'à Manhao et de là remonter par la vallée du Sin-Chien vers la plaine de Mongtze : la ligne passait ensuite par Sin-

Hsinn en contournant la région lacustre à l'Ouest et atteignait Yunnanfou.

En novembre 1902, en raison des difficultés considérables qu'offrait le premier tracé, la Compagnie en proposa un nouveau passant par la vallée du Namti pour gagner le plateau yunnanais et Yunnanfu touchant Mongtzé en contournant à l'Est de la région des lacs. En janvier 1904, le Gouvernement français donna son acceptation à la nouvelle proposition et les travaux furent commencés sur toute la ligne peu de temps après.

Les difficultés de toutes sortes, notamment techniques, telles que la main-d'œuvre très rare au début de l'entreprise, l'insalubrité de la vallée du Namti, etc., rendirent les travaux des plus pénibles et coûteux et il fallut songer, en 1907, à augmenter les crédits qui avaient été prévus comme nécessaires à l'entreprise.

Une commission d'enquête fut envoyée par le Gouvernement français pour reviser l'estimation du coût de la construction.

Les rapports de la commission d'enquête d'une part et les devis apportés par la Compagnie d'autre part furent soumis contradictoirement à une commission d'arbitrage qui décida de porter à 165.000.000 les ressources financières nécessaires à l'accomplissement de l'œuvre. A ce total, la Compagnie fut appelée à participer pour 25.419.403 francs. Le solde fut fourni par la colonie.

Les travaux, infrastructure et superstructure, ont été terminés dans les premiers mois de l'année 1910.

Cette ligne à voie étroite a 465 kilomètres de long.

L'évaluation étant montée à 165.000.000, le coût kilométrique ressortirait à 354.881 francs.

La ligne du Yunnan est universellement renommée comme une merveille de construction.

La disposition finale du règlement signé le 29 octobre 1903 à Pékin prévoit que le Gouvernement chinois, au bout de 80 ans, pourra entamer des négociations avec le Gouvernement français pour reprendre la voie et toute propriété s'y rattachant moyennant le remboursement intégral des frais de construction, de la main-d'œuvre industrielle ainsi que des garanties payées et des dépenses de toute nature imputables au chemin de fer.

Droits des Français au Kouang-Si

Dondang à Longtcheou. — Dans un contrat signé à Pékin le 20 juin 1895 par M. Gérard, ministre de France à Pékin, et le Gouvernement chinois, il était dit : « Les Français pourront, après entente, prolonger leurs voies ferrées d'Annam sur le territoire chinois ».

Se basant sur cet article, la Compagnie de Fives-Lille demanda alors et obtint, le 5 juin 1896, la concession de la ligne allant de Dondang à Langtcheou qui était la prolongation de notre chemin de fer du Tonkin, Hanoï-Langson. Elle obtenait le droit de construire et d'exploiter à forfait la ligne pendant 36 ans (cette période de temps étant prolongeable et renouvelable).

Le 12 juin 1897, le Gouvernement français obtint la promesse du Gouvernement chinois qu'au cas où Fives-Lille réussirait et aurait terminé cette ligne, il s'adresserait à cette compagnie pour le prolongement sur Nanning et Po-Se.

Des difficultés étant survenues, l'affaire n'eut pas de suite. La Compagnie de Fives-Lille réclama des indemnités qui lui furent payées à l'issue des événements de 1900.

Chemins de fer partant de Pakhoi et de Kouang-Cheou-Ouan. — Dans un nouveau contrat de juin 1898, la France reçut l'engagement que seule une compagnie française ou franco-chinoise aurait le droit de construire une ligne allant de Pakhoï à un point à déterminer sur le Sikiang et en général toutes les lignes ayant Pakhoï comme point de départ.

En décembre 1899, le Gouvernement français obtint la concession d'un chemin de fer qui relierait Kouang-Cheou-Ouan (1) à un port sur la côte opposée de la presqu'île de Luitchow aux environs de Ou-Pou. Ce projet ne fut jamais mis à exécution.

(1) Possession française depuis l'année précédente.

Koueilin-Tsuientcheou [1]

En septembre 1909, la maison anglaise Pauling, représentée à Pékin par lord French, obtient des autorités du Kouangsi un contrat pour les études préparatoires d'une ligne de 120 kilomètres allant de Koueilin (sur la rivière de Koueilin, qui communique par le Sikiang avec Canton) à la ville de Tsuientcheou (située sur le Signa-Kiang qui passe à Tchang-Cha et communique par le lac Tong-Ting avec le Yangtseu au-dessus de Hankéou . Cette ligne destinée à relier les bassins du Yangtseu et du Sikiang emprunte le parcours d'une ancienne voie commerciale et par là présente un assez grand intérêt.

(1) Koueilin est situé au Nord-Est du Kouangsi. Tsuientcheou est situé au Nord de Koueilin dans la boucle que forme la frontière de la province.

PROJETS

Deux grandes concessions viennent d'être obtenus par les syndicats anglais, français, allemand et américain fondus maintenant en une association commune.

C'est d'une part le Hankéou-Canton, sorte de prolongement du Hankéou-Pékin et d'autre part le chemin de fer du Seutchouan destiné à relier Hankéou à cette province.

La Chine dotée de ces deux grandes artères, posséde les éléments essentiels de son réseau ferré. Le jour où les chinois se résolveront à construire le Pukow-Hsygniang dont la concession a été accordée en 1898 l'ossature élémentaire sera complète.

Hankéou deviendra un centre d'une importance considérable. Ce sera, en quelque sorte le Chicago de l'empire chinois. Quatre lignes de chemins de fer y aboutiront : tout d'abord le Hankéou-Pékin déjà existant, en second lieu le Hankéou-Canton, puis le Hankéou-Tchentou, et enfin la ligne de Pukow-Hsinyang qui, prolongement du Shanghaï-Nankin, mettra Hankéou en relation par voie ferrée avec l'importante ville de Shanghaï.

Le réseau actuel relie onze capitales de provinces à Pékin.

Ce sont les suivantes :
Tien-Tsin, capitale du Chih-Li ;
Moukden, capitale de la Mandchourie ;
Taiuyenfou, capitale du Shansi ;
Kaifongfou, capitale du Honan ;
Tsinanfou, capitale du Chantoung ;
Nankin, capitale du Kiangsou ;
Hankéou, capitale du Houpeh ;
Hangchéou, capitale du Chekiang.
Canton, capitale du Kouangtoung.
Tchentou, capitale du Seutchouan ;
Changsha, capitale du Hounan.

Pour relier les provinces restantes à Pékin, en exceptant toutefois le Thibet, la Mongolie, le Kansou et le Siu-Kiang (Turkestan chinois), il suffira de construire des embranchements aux lignes existantes. Les Chinois ont déjà fait à ce sujet des projets nombreux, mais dont les réalisations sont peut-être bien éloignées.

Il s'agirait tout d'abord de prolonger la ligne dite de Pienlo allant de Kaifongfou à Honanfou jusqu'à la ville de Singanfou, capitale du Shensi.

D'autre part, Yunnansen serait relié à Hankéou par une ligne traversant le Koueitchéou en passant par sa capitale, Koueiyang, pour aboutir à Changcha sur le Canton-Hankéou.

Les capitales du Kiangsi, Nanchang ; du Nganhoei, Anking et du Kouangsi, Koueilin, seràient facilement

reliées à Pékin au moyen de courts embranchements sur les lignes principales.

La capitale du Fokien, Foutchéou, se trouve seule un peu éloignée de toute voie ferrée et nécessiterait la construction d'une ligne importante. Il est vrai que cette ville est déjà en rapports constants par la mer avec les deux villes de Shanghaï et de Canton et par là même communique rapidement avec Pékin.

Enfin, dans un avenir plus éloigné, on relierait la capitale de la Mongolie, Urga, à Pékin, en prolongeant la ligne de Pékin à Kalgan.

Cette ligne serait destinée à aller rejoindre le Transsibérien vers Kierhkné-Oudinsk.

CONCLUSION

La Chine possède donc là un réseau de plus de 11.500 kilomètres tant en construction qu'en exploitation dont nous rappelons ici le détail.

1° *Au Nord du Yangtseu*

Chemins de fer de Mandchourie :

Transmandchourien	1.528.500
Kharbine-Port-Arthur.	1.039.400
Antung-Moukden	304,100
Kwanchanseu-Kirin	120,700
Pékin-Moukden	1.180 »
Pékin-Khalgan	201 »
	4.373,700

Report.	4.373,700
Pékin-Hankéou.	1.271 »
Pékin-Hankéou (embranchements)	127 »
Ligne du Shansi	243 »
Pékin-Syndicate	145 »
Kaïfongfu-Honanfu	186 »
Ligne du Shantung	453 »
Tientsin-Pukow	1.085 »
Hankéou-Setchouen (environ) .	900 »
	8.783,700

2° *Au Sud du Yangtseu*

Shanghaï-Woosung	17 »
Shanghaï-Nankin	322 »
Shanghaï-Hangcheou-Ningpo . .	383 »
Swatao-Chaochowfu	38,600
Amoy-Tchengcheou	50 »
Chunchow-Pinshiang	112,630
Hankéou-Canton (Hunan-Hupeh) (environ)	900
Hankéou-Canton, en admettant que les Chinois construisent entièrement la partie qu'ils se sont réservé.	234 »
Kaoloon-Canton	136 »
Canton-Samshui	51,500
Sunning-Railway	80,800
Ligne du Yunnan	465 »
	2.790,530

Soit :

Au Nord du Yangtseu.	8.783,700
Au Sud du Yangtseu	2.790,530
Au total. . .	11.574,230

Cette longueur kilométrique est bien minime quand on considère que la superficie de la Chine peut être évaluée à 10.000.000 de kilomètres carrés.

La France, par exemple, avec son territoire de 530.000 kilomètres carrés, a 49.000 kilomètres de voies ferrées.

Les Etats-Unis, d'une grandeur sensiblement égale à la Chine, ont à eux seuls 250.000 kilomètres de voies ferrées ; l'Europe n'en a que 210.000 pour une superficie un peu moindre.

*
* *

Sur ce montant si faible, la Chine n'a entièrement construit et terminé sans le concours ni financier, ni technique d'aucune autre nation qu'une petite ligne de 200 kilomètres reliant Pékin à Kalgan.

Au dire des ingénieurs européens, cette ligne a d'ailleurs dû coûter une somme considérable. D'autre part, les pentes et rampes trop fortes, ainsi que les courbes de trop petit rayon seraient dangereuses pour le trafic. Mais l'orgueil chinois nous empêchera de jamais savoir ni le prix de revient de leur ligne, ni le tort que leur causera sa construction défectueuse.

Il faut cependant ajouter à l'honneur de la Chine qu'elle est en train d'achever par ses propres moyens une petite

ligne au Sud de Canton, longue de 80 kilomètres et dite le Sunning Railway. Enfin, sur la fraction chinoise du Hankéou-Canton, 88 kilomètres ont déjà été mis en exploitation. La partie technique en a d'ailleurs été remise à des ingénieurs européens.

*
* *

Les 11.294 kil. 230 restants ont été construits par des étrangers, ou avec leur concours.

Les Russes viennent en première ligne avec un actif de 2.567 kilomètres, soit 1.528 pour la partie du Transsibérien traversant la Mandchourie et 1.039 pour la ligne Kharbine-Port-Arthur.

Les quatres groupes français, anglais, allemand et américains construisent 1800 kilomètres dont 900 sur le Hankéou Canton et 900 sur le Hankéou Setchouen.

L'association de la France et de la Belgique a construit 1.584 kilomètres dont 1.398 pour le Pékin-Hankéou et ses embranchements et 186 pour la ligne de Kaifongfu à Honanfu.

L'Angleterre n'a pas eu à s'occuper de la construction de si longues lignes que les trois précédentes. Elle a néanmoins construit 1.346 kilomètres, dont 322 pour le Shanghaï-Nankin, 383 pour le Shanghaï-Hangchéou-Ningpo, 136 pour le Kaoloun-Canton, 145 pour le Péking-Syndicate et enfin environ 360 sur le Tientsin-Pukow.

Les Allemands viennent ensuite avec 1.173 kilomètres, dont 453 au Chantoung et 720 environ sur le Tien-Tsin-Pukow.

La France seule a à son actif 708 kilomètres, dont 465 au Yunnan et 243 au Chansi.

Les Japonais ont construit l'Antoung-Moukden, long de 304 kil. 100, et ils travaillent au Kwanchanseu-Kirin sur une longueur de 120 kil. 700.

Enfin, les Américains terminent cette énumération avec 51 kil. 500, longueur de la ligne Canton-Samshui.

Ces différentes nations ont prêté leurs ingénieurs et quelquefois fait des avances de fonds pour la construction des autres lignes.

C'est en effet un Anglais, M. Kinder, qui a dirigé la construction de la ligne Pékin-Moukden, longue de 1.180 kilomètres. C'est un ingénieur allemand qui s'est occupé de l'établissement nouveau par la Chine de la ligne Shanghaï Woosung.

Les ingénieurs japonais ont construit le Swatow-Chowchowfu et les Allemands et les Américains le Chunchow-Pinshiang.

En résumé :

Ont été construits uniquement par :

La Russie	2.600
Les quatre groupes (F. An. Al. E-V.)	1.800
La France et la Belgique .	1.584
L'Angleterre	1.346
L'Allemagne.	1.173
La France (seule) . . .	708
Le Japon	424,800
Les Etats-Unis	51,500
	9.687,300

Construits par la Chine avec l'aide :

De l'Angleterre	1.197
Du Japon.	38,600
De l'Allemagne et des Etats-Unis.	112,630
	1.348,230

*
* *

La ligne du Pékin-Hankéou ayant été rachetée en 1908, la Chine possède actuellement en propre 3.363 kil. 530 de voies ferrées sur les 11.574 kil. 230 existants.

Soit :

Pékin-Moukden	1.180
Pékin-Kalgan.	201
Pékin-Hankéou	1.398
Amoy-Tchengcheou.	50
Swatao-Chaochowfu	38,600
Shanghaï-Woosung	17
Chunchow-Pinshiang	112,630
Hankéou-Canton (en construction) .	234
Canton-Samshui . . . . . . , .	51,500
Sunning-Railway	80,800
	3.363,530

Les deux tiers du réseau ferré établi sur l'empire chinois appartiennent donc aux étrangers, soit un tiers à la Russie et au Japon et l'autre tiers à la France, l'Allemagne, l'Angleterre, la Belgique et les Etats-Unis.

*
* *

Examinons tout d'abord la propriété russe et japonaise, soit un ensemble de 2.871 kilomètres, se décomposant ainsi :

Transmandchourien.	1.528
Kharbine-Kwanchanseu	212
Kwanchanseu-Port-Arthur . . .	827
Autung-Moukden	304
	2.871

Il est impossible d'avoir des données sur la valeur de la partie du Transsibérien traversant la Mandchourie, les comptes établis pour cette fraction rentrant dans les comptes généraux de construction de la ligne entière.

Quant à la ligne Kharbine-Port-Arthur, elle a été depuis la guerre russo-japonaise scindée en deux, une première partie qui reste russe depuis Kharbine jusqu'à Kwanchanseu, puis la seconde et beaucoup plus importante, de Kwanchanseu à Port-Arthur qui a été mise sous la direction de la Compagnie japonaise South-Mandchourian-Railway C°.

Cette société a été formée au capital de 200.000.000 de yens, soit plus de 500.000.000 de francs.

Les lignes de l'Antung-Moukden et en partie du Kwanchanseu-Kirin ont été mises également sous sa direction.

Quelle est la valeur de ces chemins de fer et quel sera le montant de la note que présenteront la Russie et le Japon au jour où il viendrait à la Chine l'idée de racheter les voies ferrées de Mandchourie ?

Cette somme est bien difficile à déterminer. En ce qui concerne le Transmandchourien et le Kharbine-Port-Arthur, nous ne pouvons faire que des suppositions. Prenons par exemple le prix de 200.000 francs le kilomètre, chiffre certainement très au-dessous de la réalité. Nous arrivons à la somme respectable de (1.528 + 1.039) × 200.000 = 513.500.000 francs.

D'autre part, le coût de construction de l'Antung-Moukden aura été de 59.800.000 francs.

Enfin la participation du Japon à la construction de la moitié de la partie du Hsinmingtin-Moukden située à l'Est du Liao a été de 832.000 francs. Celle de la moitié du Kwanchansen-Kirin de 5 850.000 francs. soit au total :

Transmandchourien, 1.528 × 200.000.	=	305.600.000
Kharbine-Kwanchanseu, 212 × 200.000	=	42.400.000
Kwanchanseu-P.-Arthur, 827 × 200.000	=	165.400.000
Antung-Moukden	=	59.800.000
Hsinmingtin-Moukden (participation) .	=	832.000
Kirin-Kwanchanseu (participation). .	=	5.850.000
		579.882.000

*
* *

Mais il paraît peu probable que ce soient les chemins de fer que la Chine songe à rembourser en premier lieu.

Des considérations politiques la poussent à reprendre au plus tôt celles des lignes qui se trouvent dans les provinces où l'agitation antiétrangère des notables crée des difficultés à son gouvernement.

C'est-à-dire principalement le Kouangtoung avec son

foyer d'insurrection, Canton ; les deux Hu, le Hupeh et le Hunan, avec Hankéou ; le Yunnan avec Yunnansen, et enfin le Kouangsou avec Shanghaï et le Chekiang avec Ningpo.

A partir du 1er septembre 1911, les Chinois peuvent, à leur gré, exercer leur droit de rachat sur la ligne du Shansi, longue de 243 kilomètres, construite par nos soins et pour laquelle un emprunt de 40.000.000 francs a été émis.

En 1913, la ligne de Kaïfongfou à Honanfou, construite par un syndicat franco-belge, longue de 186 kilomètres, qui a occasionné deux emprunts, l'un de 25, l'autre de 16 millions, pourra également être rachetée.

Il en sera de même l'année suivante, soit 1914, pour le Shanghaï-Nankin, long de 322 kilomètres, qui aura nécessité une dépense de 72.500.000 francs ou 2.900.000 £.

La ligne du Péking Syndicate, longue de 145 kilomètres, se trouve dans une situation spéciale. Elle a été rachetée au prix de 17.500.000 francs par les Chinois en 1905 par l'émission d'un emprunt de même somme émis à Londres. Cet emprunt peut être remboursé à partir de 1916.

La ligne Antung-Moukden, qui a été construite par les Japonais pour le prix de 58.000.000 de francs (ou 23.000.000 de yens) peut être achetée par la Chine en 1923.

L'une des plus importantes concessions que la Chine ait à racheter en dehors des lignes de la Mandchourie est celle du Tientsin-Pukow, longue de 1.085 kilomètres environ et qui coûtera 245 millions environ. (Elle a déjà nécessité 200 milions).

La Chine a le droit de rembourser ce dernier emprunt

dix ans après l'émission moyennant une prime de 2 1/2 0/0 et vingt ans après l'émission, au pair. Il a été émis en trois tranches, la première de £ 3.000.000 le 30 mars 1908, une deuxième de £ 2.000.000 le 16 juin 1909 et la troisième de £ 4.800.000 en octobre 1910, c'est en 1928, 1929 et 1930 respectivement que la Chine pourra se libérer sans frais de sa dette.

Les lignes Hankéou Canton et Hankéou Setchouen construites par les quatres groupes (France, Angleterre, Allemagne, Etats-Unis) peuvent être rachetées en 1928 au pair ou moyennant une prime de 2 1/2 0/0 1921 à 1928.

Le Shanghaï-Ningpo, long de 383 kilomètres, qui a nécessité un emprunt de 37.500.000, pourra être racheté au pair en mars 1928 ou moyennant une prime de 2 1/2 0/0 de 1818 à 1928.

Le Kaoloun-Canton, long de 136 kilomètres, pour lequel un emprunt d'un même montant a été émis, pourra également être racheté en 1932 au pair et à partir de 1919 moyennant une prime de 2 1/2 0/0.

Enfin restent deux chemins de fer pour lesquels la Chine n'a pas à exercer d'ici longtemps des droits de rachat, ce sont les lignes du Shantoung et du Yunnan construites avec des capitaux respectivement allemands et français.

Celle du Yunnan, longue de 465 kilomètres, a coûté 165.000.000, celle du Shantoung, un peu moins longue, 453 kilomètres, mais beaucoup moins difficile, a coûté 66.000.000.

Tout ceci, en exceptant les lignes de Manchourie, forme un ensemble de 5.218 kilomètres pour lesquels il a été dépensé une somme d'environ 827.138.000 de francs.

	Kilomètres	Francs
	—	—
Ligne du Shansi	243	40.000.000
Ligne du Peking Syndicate . . .	145	17.500.000
Ligne de Kaïfongfu à Honanfu. .	186	41.000.000
Ligne du Shantung	453	66.138.000
Ligne du Tientsin-Pukow . . .	1.085	200.000.000
Ligne du Hankéou-Setchouen. .	900	75.000.000
Ligne de Shanghaï-Nankin. . .	322	72.500.000
Ligne de Shanghaï-Ningpo . . .	383	37.500.000
Ligne du Hankéou-Canton . . .	900	75.000.000
Ligne de Kaoloun-Canton . . .	136	37.500.000
Ligne du Yunnan	465	165.000.000
	5.218	827.138.000

En résumé, la somme que la Chine aura à débourser vis-à-vis de chaque état pour lui racheter les lignes existantes peut s'estimer ainsi :

Sommes que la Chine aurait à payer pour racheter tous ses chemins de fer

	Longueur de la ligne	Sommes dépensées par les constructeurs	Total
France			
Ligne du Shansi	243 kil.	40.000.000	205.000.000
Ligne du Yunnan. . . .	465	165.000 000	
France et Belgique			
Kaïfongfu-Honanfu . . .	486	41.000.000	41.000.000
France Angleterre Allemagne Etats-Unis			
Hankéou Canton	900	75.000.000	150.000
Hankéou Setchouen . . .	900	75.000 000	
Angleterre			
Peking Syndicate	145	17.500 000	165 000.000
Shanghaï-Nankin	322	72.500.000	
Shanghaï Hangcheou-Ningpo	383	37.500.000	
Kaoloon-Canton	136	37.500.000	
Allemagne			
Ligne du Shantung . . .	453	66.138.000	66.138.000
Allemagne et Angleterre			
Tientsin-Pukow	1 085	200 000.000	200 000.000
	5.218		827.138.000

et en ajoutant les lignes de Mandchourie

Japon			
Kwanchanseu Port-Arthur .	827	165 400.000 (environ)	231 882.000 (environ)
Antung-Mukden	304	59.800.000	
Hsinming Mukden . . .	Participation	832.000	
Kwanchanseu-Kirin . . .	id.	5.850.000	
Russie			
Transmandchourien . . .	1.528	305.600.000 (environ)	348.000.000 (environ)
Kharbin-Kwanchanseu . .	212	32.400.000 (environ)	

soit un total d'environ 1 milliard 407 millions de francs, ou plus du tiers de sa dette extérieure totale.

*
* *

Si l'on examine maintenant quelles sont les sommes que la Chine a été obligée d'emprunter à l'étranger pour être employées à ses chemins de fer, nous arrivons aux chiffres suivants : (voir le tableau pages 334-335)

Si nous décomposons par nation :

Angleterre	416.667.000
Allemagne	170.833.000
France	140.000.000
France-Belgique . .	41.000.000
Etats-Unis	37.500.000
Japon.	6.682.000
	812.682.000

*
* *

La Chine a donc emprunté à l'étranger 812.682.000 fr. pour ses chemins de fer, somme sur laquelle elle paie annuellement un intérêt d'environ 40 millions de francs. Le remboursement devra avoir lieu à des échéances s'échelonnant de 1915 à 1954. Mais en dehors de ses emprunts, comme nous le disions plus haut, la Chine aura encore à racheter certaines lignes qui n'ont pas été construites avec de l'argent garanti par elle. Ce sont les lignes du Transmandchourien, du Kharbine-Port-Arthur, de l'Antung-

Emprunts contractés par la Chine pour ses chemins de fer.

Date	Emprunts	Nation contractante	Taux	Montant en francs	Pris par les prêteurs à :	Date d'amortissement
1899	Emprunt fait à la Hangkong Bank pour la construction du Pékin-Mukden	Angleterre	5 0/0	57.500 000	90 0/0	1944
1902	« Emprunt chinois 5 0/0 1902 », ligne du Shansi	France	5 0/0	40.000.000	90 0/0	1932
1903	Emprunt du Gouvernement chinois 5 0/0 or extérieur 1903, ligne de Kaïfongfu-Honanfu (1re tranche).	France Belgique	5 0/0	25.000.000	90 0/0	1934
1904	Emprunt relatif à la ligne Shanghaï-Nankin (1re tranche).	Angleterre	5 0/0	56 250.000	90 0/0	1954
1905	Chinese imperial Government Honan Railway 5 0/0 gold Loan 1905, ligne du Péking Syndicate.	Angleterre	5 0/0	17.500.000	90 0/0	1935
1905	Emprunt fait à la colonie de Hongkong. — Rachat du Hankéou Can[illegible]	Angleterre	4 1/2 0/0	27.500 0[illegible]	[illegible]	1915
1907	Emprunt relatif à la ligne Shanghaï-Nankin (2e tranche).	Angleterre	5 0/0	16.250.000	95 1/2	1954

1907	Emprunt du Gouvernement chinois 5 0/0 or extérieur 1903, ligne de Kaïfongfu à Honanfu (2e tranche)	France Belgique	5 0/0	16.000.000	90 0/0	1934
1907	Emprunt relatif à la ligne Kaoloon-Canton	Angleterre	5 0/0	37.500.000	94 0/0	1937
1908	Imperial Chinese Government five per cent Tientsin-Pukow Railway Loan (1re tranche)	Angleterre Allemagne	5 0/0	75.000.000	93 0/0	1938
1908	Imperial Chinese Government 5 0/0 Shanghaï Hangchow Ningpo Railway Loan	Angleterre	5 0/0	37 500 000	93 0/0	1938
1908	Rachat du Hankéou-Pékin	France Angleterre	5 0/0 4 1/2 0/0 différé	125.000.000	94 0/0	1938
1909	Imperial Chinese Government five per cent Tientsin Pukow Railway Loan (2e tranche).	Angleterre Allemagne	5 0/0	50.000.000	93 0/0	1938
1909	Avance du Japon à la Chine de la moitié du coût de construction de la ligne Kirin Kwanchanseu	Japon	5 0/0	5.850.000	93 0/0	1934
1909	Avance du Japon à la Chine de la moitié du coût de construction de la partie à l'est du Liao de la ligne Hsinming-Mukden.	Japon	5 0/0	832.000	93 0/0	1927
1910	Imperial Chinese Government five per cent Tientsin-Pukow Railway Loan (3e tranche)	Angleterre Allemagne	5 0/0	75.000.000	95 0/0	1940
1911	Emprunt du Hukuang (Hankéou-Canton. — Hankéou-Setchouen) (1re tranche)	France Angleterre Allemagne Etats-Unis	5 0/0	150.000.000	95 0/0	1951
				812.682.000		

Moukden, du Shantung et du Yunnan. Ces sommes réunies aux précédents forment un total de 1.617.020.000 francs qui se décompose ainsi :

France :

Emprunts	140.000.000	
Ligne du Yunnan . . .	165.000.000	
	305.000.000	305.000.000

Angleterre :

Emprunts	416.667.000	416.667.000

Allemagne :

Emprunts	170.833.000	
Ligne du Shantung . .	66.138.000	
	236.971.000	236.971.800

France et Belgique :

Emprunts	41.000.000	41.000.000

Japon :

Emprunts	6.682.000	
Kwanchanseu-P. Arthur, environ	165.400.000	
Antung-Moukden . . .	59.800,000	
	231.882.000	231.882.000

Russie :

Transmandchourien, environ	305.600.000	
Kharbine - Kwanchanseu, environ	42.400.000	
Environ	348.000.000	348.000.000

Etats-Unis :

Emprunts	37.500.000	37.500.000
	Total.	1.617.020.000

FIN

TABLE DES MATIÈRES

Chemins de fer au sud du Yang-Tzé

LAVAL. — IMPRIMERIE L. BARNÉOUD ET Cie.

Émile LAROSE. 11. rue Victor-Cousin. Paris.

Les Origines de l'Afrique Occidentale. Histoire du Sénégal du XVe siècle à 1870 par P. Cultru, maître de conférences à la Sorbonne (1910). Un vol. in-8°. . . . . 7 fr. 50

Notre Colonie du Dahomey, par G. François, sous-chef au Ministère des Colonies. Un vol. in-8°. 92 reprod. photog. . . . . 6 fr.

L'ancien Royaume du Dahomey Mœurs, Religion, Histoire. par A. Le Hérissé, administrateur des Colonies, 23 planches hors texte (1911). Un vol. in-8° . . . . 12 fr.

Le pays Mossi. — Le pays et les peuples de la partie centrale de la boucle du Niger. par le lieutenant Marc de l'Infanterie coloniale (1909). Un vol. in-8°, avec reprod. photog. et une carte. . . . . 6 fr.

Guide de l'Officier Méhariste au Territoire militaire du Niger, rédigé sous la direction du lieutenant-colonel Venel, commandant le Territoire, par le capitaine Bouchez de l'Infanterie coloniale, adjoint au commandant du Territoire (1910). Un vol. in-8°. 6 fr.

Dakar, ses origines, son avenir. par G. Ribot, méd. major des troupes col. H. C. chargé des services sanitaires à Dakar et R. Lafon, adjoint des affaires indigènes (1908). Un vol. in-8° avec reprod. photog. et plans. . . . 6 fr.

Le Port de Dakar en 1910. — Renseignements historiques, description du port de Dakar, exploitation, trafic et développement du port. Une brochure in-8°. 1 fr. 50

La Guinée Française, par Ternaux, directeur du journal de l'Afrique Occidentale Française (1910), un vol. in-8°, cartes. 6 fr.

Le Commerce extérieur de l'Afrique Occidentale Française. par Hervet, docteur en droit (1911), un vol. in-8°. . 5 fr.

L'Afrique Equatoriale Française (Ancien Congo Français), son organisation, administrative judiciaire, financière, par J. Goulven, docteur en droit (1911). Un vol. in-8°, carte. . . . . 5 fr.

Dernières Nouveautés du Comité de l'Afrique.

Les Etats d'Ame d'un Colonial. par Maurice Delafosse (1910), un vol. in-16. . . . . 5 fr.

La Pacification de la Mauritanie, par le Colonel Gouraud (1911). *Ouvrage couronné par l'Académie Française. Prix Montyon.* Un vol. in-16 avec cartes et figures. . . . . 3 fr. 50

Au Fouta-Diallon. par Paul Guebhard (1910), 1 vol. in-16. 2 fr.

Publications du Ministère des Colonies.

Documents scientifiques de la Mission Tilho (1906-1909), tome premier (1910). Un fort vol. in-8° de 412 pages avec illustrations, cartes, graphiques. . . 20 fr.

Documents scientifiques de la Mission Tilho (1906-1909), tome deuxième (1911). Un fort vol. in-8° j. Paraîtra fin juin.

Cartes de la Mission Tilho. 1° *Lac Tchad*; 2° *Bahr-el-Gazal*; 3° *Bodeli, Borkou, Bilma* (1910). 3 cartes dans un étui in-8° j. 4 fr. 20
Chaque carte se vend séparément au prix de 1 fr.

Mission Tilho : Grammaire et contes haoussas, par M. Landeroin, officier interprète de 1re classe et J. Tilho, capitaine d'Infanterie coloniale (1910). Un vol. in-12 de 292 pages. . . . . 4 fr. 75

Mission Tilho : Dictionnaire Haoussa, comprenant : Haoussa-Français et Français-Haoussa, par M. Landeroin, officier interprète de 1re classe et J. Tilho, capitaine d'Infanterie coloniale (1910). Un vol. in-12. . . . . 10 fr. 50

Saint-Germain-les-Corbeil. — Imp. F. LEROY. — 74-11.